



Sveriges lantbruksuniversitet
Swedish University of Agricultural Sciences

Självständigt arbete vid LTJ-fakulteten, SLU
Kandidatexamensarbete, 15 hp

Gaturum för möten

hur gaturummets skala och gestaltning påverkar stadens
sociala hållbarhet.



Christina Lagneby

Fakulteten för Landskapsplanering, trädgårds- och jordbruksvetenskap
Område Landskapsarkitektur, Sveriges Lantbruksuniversitet (SLU) Alnarp
Landskapsarkitektprogrammet
2012-05-23

SLU, Sveriges Lantbruksuniversitet

Fakulteten för Landskapsplanering, trädgårds- och jordbruksvetenskap
Område Landskapsarkitektur

Författare: Christina Lagneby

Titel (sve): Gaturum för möten - hur gaturummets skala och gestaltning påverkar stadens sociala hållbarhet.

Titel (eng): Streetscape for meetings – how the scale and design of streetscapes affect the social sustainability of the city.

Nyckelord (6-10 st): gaturum, gata, streetscape, gestaltning, social hållbarhet, skala, mänsklig skala, Gehl, Jacobs

Handledare (SLU/extern): Sabina Jallow, Område Landskapsarkitektur, SLU Alnarp

Examinator (SLU/extern): Tiina Sarap, Område Landskapsarkitektur, SLU Alnarp

Kurstitel: Kandidatexamensarbete i Landskapsarkitektur

Kurskod: EX0649

Omfattning (hp): 15 hp

Nivå och fördjupning: G2E

Serienamn: Självständigt arbete vid LTJ-fakulteten, SLU

Utgivningsort: Alnarp

Utgivningsår: 2012

Program/utbildning: Landskapsarkitektprogrammet

Framsidans bild: Skiss föreställande Södergatan i Malmö.
Illustration: Christina Lagneby 2012-05-18.

Sammandrag

Målet med denna uppsats har varit att undersöka och diskutera hur gaturummets skala och gestaltning relaterar till möjligheten för möten mellan människor. Uppsatsen har också undersökt huruvida även vidsträckta gaturum kan fungera för människor att vistas i, samt om det finns insatser som kan förbättra dessa gaturum. Uppsatsen syftar till att förstå hur Jan Gehl och Jane Jacobs erfarenheter kan tillämpas på konkreta platser i urban miljö, för att skapa ett analysverktyg att förstå stadslandskapet med.

Begreppet "mänsklig skala" används i hög utsträckning bland landskapsarkitekter, men det är osäkert om där finns en konsensus kring begreppets innebörd? Uppsatsens första del består därför av en utredande text kring vad detta begrepp kan innebära.

Med hjälp av en litteraturstudie samt därpå följande observationer av två gaturum undersöktes huruvida det går att se kopplingar mellan teori och verkliga fall. Gaturummen observerades med avsikt att studera om, hur, och i så fall var sociala interaktioner förekom mellan människor. Det gick att se att relationen mellan hushöjd och gatubredd inte nödvändigtvis var primärt styrande för att skapa en mänsklig skala på platsen, utan att gaturummets skala även påverkades av detaljeringsgrad, möblering och vegetation. De sociala interaktionerna påverkades också i hög grad av relationen mellan privata och publika ytor, samt hur tydlig övergången mellan dessa var.

Nyckelord: gaturum, gata, streetscape, gestaltning, social hållbarhet, skala, mänsklig skala, Gehl, Jacobs

Abstract

The aim of this study has been to examine and discuss how the scale and design of streetscapes relate to the possibility of meetings between people. The study has also examined whether more extensive streetscapes can also work for people to reside and live in, and if there are actions that can improve these streets.

The thesis aims to understand how the experiences of Jan Gehl and Jane Jacobs can be applied to specific locations in the urban environment, to create an analytical tool to understand the urban landscape with.

The concept of "human scale" is widely used among landscape architects, but it is uncertain whether there is a consensus about its meaning? The first part of the thesis therefore consists of an explanatory text about what it could mean in this context.

By means of a literature study and subsequent observations of two streetscapes it was examined whether it is possible to see connections between theory and real cases. The streetscapes were observed with the intention to study if, how, and if so, where social interactions occurred between people. It was possible to see that the relationship between a buildings height and the street width was not necessarily primary determinant for creating a human scale at the site, but that the scale of streetscapes also were affected by the level of detail, furniture and vegetation. The social interactions were also influenced largely by the relationship between private and public areas, and how clear the transition between the two was.

Key words: street, streetscape, design, social sustainability, scale, human scale, Gehl, Jacobs

Förord

Redan innan jag påbörjade min utbildning till landskapsarkitekt var jag intresserad av staden som fenomen, och speciellt hur gator och byggnader knyter an till och påverkar varandra. Även sociologi och människors beteende i staden har fascinerat mig. I årskurs 2 skrev jag därför en mindre essä om hur stadens gestaltning och planering påverkar hur ungdomar använder staden. Slutligen, i tredje årets projektkurs blev det aktuellt att prata om gaturummets skala ur ett förtätningsperspektiv, men relationen mellan obefolkade, "öde" stadsdelar och storskaliga gaturum fanns med i periferin. Dessa tre faktorer ledde så småningom fram till att jag vintern 2012 lämnade in en lapp till kursledaren där jag skrev att jag ville "undersöka hur gaturummets skala påverkar möten mellan människor".

Det har varit en intressant resa att skriva den här kandidatuppsatsen. Stundtals har jag vacklat, stundtals varit bergfast i tron på att jag ska ro det i hamn. Frågeställningar har ändrats och formulerats om, för att så småningom landa.

Den här uppsatsen hade inte blivit vad den är utan en rad personers inblandning. Först och främst, ett stort tack till min handledare Sabina Jallow, som med glada tillrop och kniviga frågor fått mig att tänka efter och hålla linjen. Snabba mailsvar, stimulerande seminarier och givande diskussioner höll motivationen uppe.

Tack till Alexander Henriksson, som korrekturläst mitt arbete och påmint mig när mina meningar haft tendens att bli alldeles för långa. Tack också till Jennie Kindh som guidade mig i Rosengård, och övriga klasskompisar som fungerat som skriv- och lunchsällskap i skolan.

Och tack till Jakob, för värdefull hjälp med att komma igång, för att du stöttar och tror på mig.

A handwritten signature in black ink, reading 'Christina Lagneby'. The signature is fluid and cursive, with the first name 'Christina' and the last name 'Lagneby' clearly distinguishable.

Christina Lagneby
Alnarp, 23 maj 2012

Innehåll

Sammandrag

Abstract

Förord

Figurförteckning

Inledning	9
Introduktion.....	9
Frågeställningar.....	9
Mål och Syfte	9
Metod och material.....	10
Begreppsutredning.....	10
Litteraturstudie.....	10
Deltagande observation.....	11
Utvalda gaturum	12
Avgränsningar	12
Disposition	13
Bakgrund och begreppsutredning	14
Mänsklig skala.....	14
Social hållbarhet	16
Litteraturstudie.....	17
Betydelsen av socialt liv i staden	17
Tillit och tolerans.....	17
Betydelsen av god gestaltning för socialt liv.....	18
God gestaltning för mänskliga sinnen.....	18
Betydelsen av gator för socialt liv.....	19
Gator för trygghet.....	19
Gator att mötas på	19
Betydelsen av skala för socialt liv.....	20
Storskalighet och opersonlighet	20
Småskalighet och intimitet.....	20
Skala och trygghet.....	21
Betydelsen av gränser för socialt liv.....	21
Gränser för trygghet.....	21
Mjuka kanter för längre vistelser	22

Möten i Malmö – tillämpning	23
Södergatan, Malmö centrum	23
Kontext.....	23
Strukturerat gaturum.....	24
Lugn och aktivitet.....	25
Vistelse vid mjuka kanter	26
Bennets väg, Rosengård	28
Kontext.....	28
Att skapa rum i rummet.....	29
Ögon på gatan? Om social kontroll	30
Social mångfald på Bennets väg.....	31
Avslutande diskussion och reflektion	33
Skalans betydelse	33
Gehl och Jacobs – en mix av individ och system.....	34
Slutsatser av observationerna	35
Metoddiskussion.....	36
Källkritik.....	37
Vidare forskning	38
Källförteckning	39
Otryckta källor.....	39
Elektroniska källor	39
Tryckta källor.....	39

Bilaga 1 – Observation av Södergatan 2012-04-02

Bilaga 2 – Observation av Södergatan 2012-04-04

Bilaga 3 – Observation av Bennets väg 2012-04-18

Figurförteckning

Figur 1. Exempel på hur relationen mellan gatubredd och hushöjd skapar olika rumslighet. Illustration: Christina Lagneby, 2012-05-18.

Figur 2. Nordholm, Cameron (2005). L'unité d' habitation, Marseille: 2005-07-21. CC (SA BY) [online], tillgänglig via: <http://www.flickr.com/photos/cameronnordholm/28079387/> [2012-05-11].

Figur 3. Plan över Södergatan med omnejd. Illustration: Christina Lagneby, 2012-05-10.

Figur 4. Principsnitt över Södergatan som återger den huvudsakliga zonindelningen. Illustration: Christina Lagneby, 2012-05-10.

Figur 5. Gaturummet delas in i zoner med hjälp av enhetlig möblering och olika markbeläggning. Foto: Christina Lagneby, 2012-04-04.

Figur 6. Plan över området kring Bennets väg. Illustration: Christina Lagneby, 2012-05-14.

Figur 7. Principsnitt över gaturummet Bennets väg. Snittet visar, från vänster till höger: gång- och cykelzonen, vistelsezonen, samt bilzonen. Illustration: Christina Lagneby, 2012-05-10.

Figur 8. Bokalernas tak skymmer utsikten över gatan. Foto: Christina Lagneby, 2012-04-18.

Inledning

Introduktion

Under tredje årets projektkurs på Landskapsarkitektutbildningen i Alnarp väcktes i min klass en diskussion om överdimensionerade gaturum. Då kursen behandlade Landskrona nämndes bl.a. miljonprogrammets breda gator med stora, intilliggande gräsytor som exempel, liksom den ringled som tillkommit under senare halvan av 50-talet och idag fungerade som en barriär för stadens invånare. Många såg en problematik i just de stadsdelar som vuxit fram efter att bilismen gjorde sitt stora intåg i Sverige, och det stod i klar kontrast till Landskronas stadskärna som är avsevärt äldre och av en betydligt tätare karaktär.

Likaså är det i Landskapsarkitektutbildningen på Alnarp centralt att prata om "skala" och det är då ofta den "mänskliga skalan" som framhålls som något positivt, snarare än storskalighet. Även begreppet "social hållbarhet" som en del av hållbar stadsutveckling nämns ofta. Det är lätt att använda dessa begrepp utan någon större eftertanke på vad det egentligen innebär rent konkret och hur det skulle kunna fungera i stadsmiljö. Det är lätt att förhastiga sig och tänka att en "mänsklig skala" tvunget måste vara småskalig eller liten till sin rumslighet, då vi människor är förhållandevis små i jämförelse med byggnader, träd och fordon. Den danske arkitekten Jan Gehl menar att den mänskliga dimensionen målas upp med hjälp av våra fysiska förutsättningar: vad vi kan se och höra; hur fort vi kan röra oss, och så vidare (Gehl, 2010b). Samtidigt tillåter tekniken idag oss *människor* att färdas långa sträckor på kort tid och bygga högre byggnader än någonsin förr, så var går egentligen gränserna för just den mänskliga skalan?

Frågeställningar

Med ovanstående som bakgrund vill jag i min uppsats beröra följande frågeställningar:

- På vilket sätt påverkar det urbana gaturummets skala och gestaltning graden av människors möten?
- Kan även vidsträckta gaturum fungera för människan? Vilka insatser förbättrar och underlättar för möten i dessa gaturum?

Mål och Syfte

Målet med min uppsats är att undersöka och diskutera hur gaturummets skala och gestaltning relaterar till möjligheten för möten mellan människor. *Syftet* är att få en överblick och samla insikter kring hur Jan Gehl och Jane Jacobs erfarenheter kan tillämpas på konkreta platser i urban miljö för att få ytterligare verktyg att förstå och analysera stadslandskapet med.

Metod och material

Begreppsutredning

En viktig utgångspunkt var, vilket nämns i introduktionen, att definiera de begrepp som annars lätt används utan vidare eftertanke. "Alla" landskapsarkitekter vet vad mänsklig skala är, men om någon ombeds förklara begreppet blir det genast svårare. Därför återfinns som nästa kapitel en bakgrundsstudie till uppsatsen, med avsikt att översiktligt gå igenom vad litteraturen säger om begrepp som *mänsklig skala* och *social hållbarhet*? Som litteratur används bland annat Gehl och Jacobs, då det är effekten av deras modeller som skall undersökas i resten av uppsatsen. Som komplement, och i viss mån motvikt, har jag också tagit del av vad andra författare inom arkitekturteorin skrivit på ämnet:

Steen Eiler Rasmussen var en dansk arkitekt och stadsplanerare vars *Experiencing architecture* (1964) tar upp olika aspekter av hur arkitektur upplevs, däribland tankar kring skala och proportioner. I förordet skriver Rasmussen själv att syftet med boken var att väcka intresset för arkitektens arbete bland människor utanför yrkeskåren, för att motverka den trend han såg i storskaligt producerade, lågkvalitativa hus. Boken är på så vis ett verktyg för att gemene man själv ska kunna lära sig läsa arkitekturen, och bilda sig en uppfattning om den.

Catherine Dees *Form and fabric in landscape architecture: A visual introduction* (2010) syftar enligt författaren själv till att förmedla landskapet som både en form att designa, och ett material att designa med. Hennes utgångspunkt är till stor del den mänskliga upplevelsen av landskapet, och i kapitlet om *Spaces* berörs bland annat skalbegreppet med ord och bild.

För att definiera social hållbarhet har jag studerat Boverkets (2010) rapport *Socialt hållbar stadsutveckling, en kunskapsöversikt*, som komplement till övrig litteratur.

Litteraturstudie

För att få en teoretisk grund utfördes en litteraturstudie kring några av de författare som studeras vid landskapsarkitekturutbildningen på Alnarp. Mitt urval bestod ursprungligen av två klassiska arkitekturförfattare som jag stött på under de tidiga åren av min utbildning och ville studera vidare: Jan Gehl och Jane Jacobs. Dessa två författare dök också upp som referenser i många av de tidigare årens kandidatarbeten inom ämnen som liknade mitt. Äldre kandidatarbeten fann jag via Sveriges Lantbruksuniversitets databas Epsilon när jag sökte på följande sökord: "gaturum", "möten", "stadsrum", "skala" och "gestaltning", antingen enskilt eller i kombination med varandra.

Mina referenser valdes inte med samma syfte i åtanke och studerades därför inte heller på samma vis. Jan Gehls *Life between buildings* (2010a) och Jane Jacobs *Den amerikanska storstadens liv och förfall* (2005) valdes främst för att ge en teoretisk utgångspunkt för de observationer som sedan skulle genomföras, de blev de "glasögon" med vilka jag studerade gaturummen.

Dessa böcker är båda skrivna som en protest mot den storskaliga stadsplanering som ägde rum under mitten av 1900-talet. Jacobs, som var en amerikansk arkitekturkritiker och en av de första att kritisera bilstaden och modernismens funktionsseparering, bygger sin bok på många små, personliga anekdoter från sitt eget bostadsområde i New York. Dessa hjälper till att forma hennes teorier kring stadsbyggnad och mångfald, både vad

gäller socialt och ekonomiskt. Jacobs har influerat många efterkommande arkitektur- och stadsplaneringsteoretiker, däribland Gehl.

Gehl i sin tur kretsar i gränslandet mellan sociologi och arkitektur (Gehl arkitekter, blogg [online], 2012-05-03). Sedan han först publicerades 1971 med *Life between buildings* har han influerat många med sin forskning och teorier kring den mänskliga dimensionen av stadsplanering. Gehls senaste bok *Cities for people* (2010b) berör mer detaljerat just gaturummets betydelse för socialt liv och ger goda och mindre goda exempel från hela världens städer. Då *Life between buildings* berör det sociala livet mellan människor i staden i sin helhet, och *Cities for people* går in på djupet och vidareutvecklar mycket ur den första boken, har de båda studerats parallellt för uppsatsen.

Via tidigare studentarbeten fann jag också Sture Balgårds bok *Den goda stadsgatan: Om gestaltningen av gator*. Den behandlar mer konkret hur olika gestaltning av gaturummet kan förmedla skilda känslor och upplevelser. Då varken Gehl eller Jacobs i någon högre utsträckning nystar i rummets gestaltning eller upplevelsen av arkitekturen valde jag att även studera den, därigenom fick jag verktyg att beskriva gestaltningen av de valda gatorna med.

Litteraturen för de teoretiska utgångspunkterna har dock lästs med vissa avgränsningar, då jag medvetet valde att studera de delar av böckerna som strikt berör gaturummet eller det sociala liv som uppkommer mellan människor, och således har jag i litteraturstudien inte berört teorier kring staden som helhet eller parkers och torgs inflytande på det sociala livet.

Deltagande observation

Då det känts viktigt att teori följs av tillämpning, då syftet med uppsatsen också är att tillämpa teori på konkreta fall, har den andra halvan av min studie innehållit kvalitativa observationer av gaturum i Malmö. Observationsmetoden valdes eftersom den är särskilt användbar när det som skall studeras rör människors beteenden i naturliga miljöer (Patel & Davidsson, 2003, s. 87). Att använda observationer som metod har också en fördel gentemot exempelvis enkäter eller intervjuer då de inte är beroende av informantens minne och samarbetsvilja, och även svårigheten i att behålla informationen korrekt när den kommuniceras i flera led frångås (Patel & Davidsson, 2003, s. 88).

Däremot är det svårt att säga huruvida det som observeras är människors naturliga beteenden och därmed representativt för studien. För att undvika problemet krävs ofta att objektet observeras och studeras under lång tid, vilket kräver stora resurser (Patel & Davidsson, 2003, s. 92). Detta har inte funnits möjlighet för vid denna studie, varför generaliserbarheten är låg.

Jag valde att använda mig av ostrukturerade observationer då mitt syfte för uppsatsen varit av en relativt utforskande karaktär. Jag visste inte på förhand vilka beteenden jag ville observera utan hade ett öppet förhållningssätt utifrån den litteratur som var ämnet för dagen. Patel & Davidsson menar att det dock ändå är viktigt att ha klart för sig vad för information som skall registreras, varför jag på förhand utarbetade en lista med nyckelfrågor, baserade på teorin, som hjälp under observationerna (Patel & Davidsson, 2003, s. 94). (Se kapitlet *Möten i Malmö – tillämpning*, samt bilaga 1-3.)

Min roll under observationerna var som deltagande, okänd observatör (Patel & Davidsson, 2003, s. 95-97). Deltagande, såtillvida att jag var en i vimlet på gatan och på det viset oundvikligen påverkade, interagerade och hade sociala kontakter med de övriga människorna, likt Gehl (2010a, s. 13) beskriver. Okänd, eftersom jag inte röjde min roll

som observatör för de jag observerade och inte hade sökt deras samtycke i förväg. Främst gick observationen till så att jag promenerade längs gatorna, studerade enskilda händelser och fortsatte vidare. Jag gick runt och besökte därmed varje punkt på gatan flera gånger, eftersom jag upplevde skillnader beroende på om det var lunchtid eller strax efter, och hur vädret var för stunden. Under observationen gjordes en del skisser och nedtecknande av stödord, men den primära sammanfattningen utfördes alltid senare samma dag, med observationen färskt i minnet. Utifrån de ursprungliga skisserna har jag arbetat med att ta fram snitt och planer över gaturummen i syfte att illustrera skala och rumsligheter. Dessa gjordes ursprungligen för hand men har därefter scannats och digitaliserats med hjälp av Photoshop. Snitten är inte gjorda för någon speciell punkt längs gatan. Snarare har de arbetats fram för att ge en rättvis principbild av gaturummet, och kan därför sägas representera respektive gaturum i sin helhet.

Kombinationen av litteraturstudie och observation har gjort att jag fått en ökad förståelse för de teorier jag läst och hur tillämpbara de är, både i vår omgivning och i vår samtid. Att ha litteratur i ryggen för observationerna har också känts självklart, då det ger en viss tyngd åt de mönster jag kunnat identifiera.

Utvalda gaturum

Min utgångspunkt för val av gator var att hitta platser i Malmö som var jämförbara med de teorier och erfarenheter som nämns i mina litterära referenser. Jan Gehl har i sin forskning och i *Life between buildings* rört sig mycket kring gågatan som företeelse i stort, och mer specifikt kring Ströget i Köpenhamn. Valet för en i Malmö jämförbar gata föll till slut på Södergatan, som sträcker sig mellan Stortorget i norr och Gustav Adolfs torg i söder. Södergatan är i det närmaste en strikt gågata med caféer, restauranger och butiker som primärt innehåll längs hela sin sträckning.

Jane Jacobs utgår i sin bok mycket från staden New York, där hon också levde. Att hitta en gata motsvarande en vanlig New York-gata i Malmö kan kännas som ett omöjligt projekt. Här utgick jag istället från att Jacobs understryker vikten av mångfalden i området, med funktioner som gör att människor rör sig på platsen över stora tider av dygnet. Valet föll här på Bennets väg i Rosengård, där MKB Fastighets AB (Malmös kommunala bostadsbolag) hyr ut bokaler sedan 2010 (MKBs hemsida, [online], 2012-04-24). På Bennets väg tyckte jag mig kunna kombinera teorier om mångfald i form av verksamhet och bostäder med en mer storskalig bebyggelsestruktur.

Avgränsningar

Uppsatsen behandlar endast två specifika gaturum i Malmö. Varje gaturum har enbart analyserats utifrån en utgångspunkt. Det vill säga, jag har inte haft för avsikt att applicera Jacobs platsteorier på Södergatan, och jag har inte tagit hänsyn till Gehls erfarenheter när jag studerade Bennets väg. Vidare finns ingen generaliserbarhet i metoden, utan diskussion och slutsatser dragna i uppsatsen utgår enbart från dessa två platser, och jag har inte för syfte att jämföra dem med några andra.

Ursprungligen fanns en ambition att, likt Balgård är ett verktyg för att beskriva gaturummens gestaltning, studera exempelvis Erving Goffman eller Mats Liebergs sociologiska teorier som en hjälp för att mer ingående beskriva hur människor beter sig vid möten och interaktioner i gaturummet. På grund av den begränsade tidsåtgång som varit ramen för detta arbete fick jag lägga denna ambition åt sidan. Därför har människors möten

endast behandlats utifrån hur Gehl och Jacobs beskriver detta, vilket får betraktas som en yttlig översikt i ämnet.

Disposition

Uppsatsen är indelad enligt följande ordning:

Det här på följande kapitlet ska ses som en bakgrundsstudie i avsikt att definiera två begrepp som förekommer i uppsatsen. Här har jag valt ett neutralt förhållningssätt där jag endast redovisar teorier och erfarenheter som förekommer i den litteratur jag läst.

I litteraturstudien har jag sedan främst använt mig av mina två huvudsakliga referenser, Gehl och Jacobs, för att tematisera och problematisera deras böcker, med siktet inställt på vad de kan innebära för mina frågeställningar. I detta kapitel förhåller jag mig mer tolkande och har försökt finna likheter, skillnader och deras olika vinkling på företeelser i studien.

Därpå följer ett kapitel där jag redovisar de observationer jag gjort med litteraturstudien som grund. Här appliceras och tillämpas företeelser från föregående kapitel på mina observationer. Jag har här en mer tolkande och diskuterande roll.

Avslutningsvis syftar diskussionen till att knyta ihop säcken, sammanfatta och lyfta uppsatsens ämne till en ny nivå. Här kommer jag bland annat ta upp bakgrundsstudiens begrepp och diskutera dessa mot vad jag kommit fram till i min studie.

Bakgrund och begreppsutredning

Nedan utreds vad *mänsklig skala* och *social hållbarhet* kan innebära i relation till uppsatsens sammanhang. Begreppen är av sådan karaktär att de kan ha olika betydelser för olika människor och i olika sammanhang, även inom området landskapsarkitektur. I detta kapitel sammanfattas dock den diskussion som finns kring begreppen, vilket också fungerar som en innebördsmässig ram till resten av arbetet.

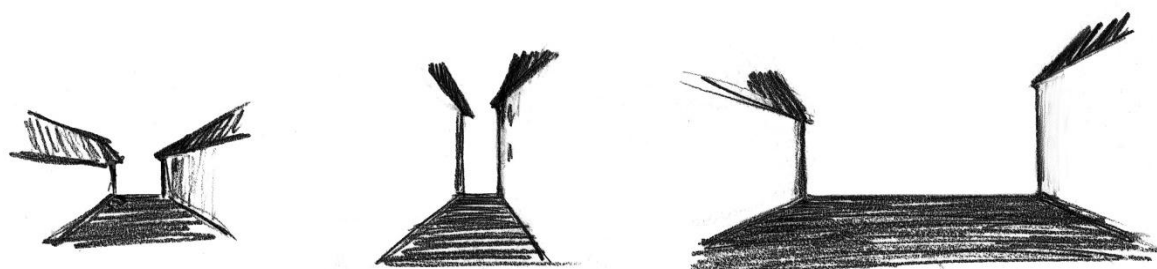
Kapitlet ska ses som en bakgrundsstudie kring vad som tidigare skrivits om mänsklig skala och social hållbarhet som begrepp och företeelser. I uppsatsens avslutande diskussion tas nedanstående sammanfattning åter upp och ställs mot resultatet av min studie.

Mänsklig skala

Ordet *skala* avser traditionellt ett mått på hur mycket ett objekt eller en ritning har förminskats eller förstörats (Nationalencyklopedin [online], 2012-05-03). Begreppet skala kan även användas för att beskriva hur olika objekts storlek relaterar till varandra eller till de människor som befinner sig i närheten av dessa (Dee, 2010, s. 46). Catherine Dee beskriver också i *Form and fabric in landscape architecture* hur det sätt på vilket dessa objekts storlek relaterar till omgivningen också framkallar en känslomässig effekt på den som befinner sig där:

The designer can manipulate scale to engender emotional responses, from the comfort and the intimacy of small-scale places to the exhilaration of openness where sky and wind dominate. As scale is relative, effects of scale are achieved by juxtaposition and an understanding of the relationship of parts to whole. (Dee, 2010, s. 48)

Skala kan slutligen också användas med innebörden "rumslighet": där en horisontell yta får olika karaktär beroende på hur höga de vertikala objekt som begränsar rummet är, exempelvis får ett gaturum olika skala och uttryck beroende på hur höga hus som omger det, se figur 1 nedan (Dee, 2010, s. 49; Balgård, 1994, s. 56).



Figur 1. Exempel på hur relationen mellan gatubredd och hushöjd skapar olika rumslighet.

Vad gäller "mänsklig skala" anknyter det till viss del till ovanstående definition. Ofta förknippas företeelsen med begreppet *småskalig*, något som exempelvis Nationalencyklopedin definierar som att vara sammansatt av mindre enheter (Nationalencyklopedin [online], 2012-04-16). Dee menar att objekt och rumsligheter som ligger nära i storlek till en människas storlek framkallar positiva känslor såsom trygghet och orientering, då det blir lättare att relatera sig själv till omvärlden (Dee, 2010, s. 47).



Figur 2. L'unité d'habitation, Marseille , bostadskomplex av Le Corbusier.

Foto: Cameron Nordholm. Licensierad som offentligt material.

Stora, tomma ytor fungerar genom sin storlek i motsats till den mindre, mänskliga skalan då de skiljer människor åt och på så vis kan verka skrämmande.

Rasmussen (1964, s. 104ff) bidrar med ytterligare en aspekt på mänsklig skala, när han redogör för hur skala och proportioner har använts av arkitekter genom historien. Redan under antiken insåg grekerna att det fanns vissa proportioner som var mer tilltalande för det mänskliga ögat. Det gyllene snittet var ett sådant exempel: ett matematiskt förhållande som visar sig återkomma i proportioner hos både människan och naturen (Rasmussen, 1964, s. 106ff). Det gyllene snittet har senare utvecklats av bland andra Le Corbusier. *Le Modulor* baseras på en 183 cm lång man med

uppsträckt arm, där Le Corbusier med hjälp av det gyllene snittets proportioner sedan beräknade ett stort antal mått som han ansåg vara ideala och harmoniska (Rasmussen, 1964, s. 114). Dessa mått utgjorde grunden i det som Le Corbusier ritade, då de efter vad Rasmussen (1964, s. 118) skriver, enligt arkitekten själv både tillfredsställde det estetiska sinnet likväl som funktionella krav på det byggda. Le Corbusier verkade anse att så länge arkitekten rättade sig efter *Le Modulor*s mänskliga proportioner kunde ett verk sedan ta sig uttryck i vilken skala som helst, något som kunde motivera mer storskaliga verk, se figur 2.

Gehl använder, utöver att tala om mänsklig skala, även begreppet *mänsklig dimension* för att beskriva en skala där människor kan se, höra och interagera med varandra. Enligt Gehl har människor svårt att uppfatta människors aktivitet på avstånd större än 70-100 meter, och ansiktsuttryck blir otydliga redan på avstånd större än ca 25 meter (Gehl, 2010a, s. 163). Den mänskliga dimensionens viktigaste tröskelvärde ligger alltså vid det kortare avståndet, och för att underlätta för människors interaktion bör rumsligheter alltså ligga nära detta i sin storlek. Gehl utesluter dock inte att även större ytor och rumsligheter kan innehålla en mänsklig dimension. Genom omsorgsfull gestaltning kan även dessa fungera väl, om hänsyn tas till andra aspekter som påverkar hur människor upplever en plats (Gehl, 2010b, s. 38).

Möbler är en sådan aspekt, då de är viktiga för att livet i gaturummet ska fungera (Balgård, 1994, s. 103). Rätt placerade kan de exempelvis medverka till att skänka rummet karaktär, orientera människor, tillhandahålla information eller bidra till ökad trygghet. Balgård (1994, s. 104) anser att större möbler i form av fontäner eller bänkar kan ha en tydligt rumsbildande funktion, då de har en tung och permanent karaktär. Lättare möbler, ofta med en tillfällig och säsongsbetonad funktion, påverkar inte rumsligheten på samma vis men skänker däremot rummet en distinkt karaktär. Genom att utnyttja behovet av möbler i gaturummet kan även större rumsligheter ges känslan av att ha en mänsklig skala, då möblerna speglar människans storlek, likt Dee beskriver ovan.

Människor tar gärna stöd av möbleringen när de vistas i ett offentligt rum. Detta visar Gehl (2010b, s. 135ff) genom att exemplifiera hur stående söker sig till pollare eller något att luta sig mot, snarare än att stå mitt i rummet. Vidare talar Gehl om kanteffekten, som

visar hur människor föredrar att stanna upp med ryggen mot en vägg. Orsakerna kan vara flera: för att få stöd av kanten och därigenom framstå som mindre ensam, eller som en trygghetsfaktor att ha ryggen fri med utsikt över området. Företeelsen går rätt använd att utnyttja om avsikten är att bryta ner en större skala i mindre delar. Gehl menar här att små rum kan skapas i större med hjälp av trädrader, kiosker eller marknadsstånd (Gehl, 2010b, s. 165). Lösa, flyttbara möbler kan också bidra till en mänskligare skala i annars stora rumsligheter. Att ge människor makten över möbleringen låter dem själva hitta sin bästa plats med hänsyn till klimat och utsikt, vilket skapar en känsla av att kunna påverka och influera platsen, även i annars storskaliga rum (Gehl, 2010b, s. 145).

Ytterligare en viktig aspekt vad gäller mänsklig skala är att lägga fokus och noggrannheten om detaljer på rätt plats. Balgård menar att de delar av rummet som människan upplever på nära håll skall ges särskild omsorg vad gäller utformning för att kännas inbjudande (Balgård, 1994, s. 105). Vad gäller gaturummet kan det i höjdlängd delas in i två separata rumsligheter: det offentliga gaturummet som upptar markplanet, samt det mer privata rummet från sockelvåningens överkant till husets taklist (Balgård, 1994, s. 30). Att de högre våningsplanen ingår i ett mer privat rum kan förklaras av hur vår syn fungerar. Gehl menar att vi med synen bäst upplever det som försiggår i horisontalplanet eller strax nedanför (Gehl, 2010b, s. 39-41). En människa som håller sitt huvud rakt fram har ganska god uppsikt över vad som sker ute i periferin och i viss mån under horisonten, men har svårare att uppfatta sådant som sker över ögonhöjd. Härav följer att det endast är byggnaders bottenvåning som är av intresse för hur vi upplever det offentliga rummet, det är här fokus bör ligga för att skapa gaturum i en detaljerad, mänsklig skala (Gehl, 2010b, s. 41).

Social hållbarhet

Gehl (2010a, s. 81) menar att platser med en mänskligare skala gynnar det sociala livet i staden, exempelvis på det sätt som en händelse stimulerar förekomsten av fler människor och nya händelser. Socialt liv kan kortfattat beskrivas som kontakt, möten och interaktion mellan människor. Gehl anser vidare att sociala aktiviteter sker varje gång två eller fler personer befinner sig på samma utrymme (Gehl, 2010a, s.13). I sin enklaste form kan det innebära att se och höra andra människor, men i förlängningen kan mer komplexa och djupa kontakter och möten uppstå. Många offentliga kontakter genererar tillit mellan människor i ett område, menar Jacobs (2005, s. 79ff), och därigenom också trygghet.

Denna relation mellan kontakt och trygghet kan belysa en förutsättning för social hållbarhet. Social hållbarhet är en del av det större begreppet *Socialt hållbar stadsutveckling*, ett begrepp som används i allt högre grad i den samtida samhällsbyggnadsdebatten. Enligt en rapport från Boverket kan begreppet delas in i tre underbegrepp (Boverket [online], 2010, s. 23), ekologisk-, ekonomisk-, och social hållbarhet. Begreppet social hållbarhet definieras av Boverket främst som en process och utveckling av staden mot en ökad integration och en minskad boendesegregation, men nämner också att det är ett begrepp som kan definieras både brett och smalt och är omöjligt att definieras exakt (Boverket [online], 2010, s.23).

Litteraturstudie

Betydelsen av socialt liv i staden

Människan är av en social natur, anser Gehl i sin bok *Life between buildings* (2010a). Studier bedrivna vid arkitektutbildningen i Köpenhamn rörande Köpenhamns huvudgåta Ströget visar att människor i högre utsträckning stannar till framför sådant som direkt relaterar till andra människor och sociala företeelser, än det som inte gör det (Gehl, 2010a, s. 28). Vare sig det handlar om ett hem, ett grannskap eller stadens centrum menar Gehl att människors aktiviteter attraherar fler människor och att det går att se mönster i hur människor placerar sig och rör sig nära varandra (Gehl, 2010a, s. 23).

Att människor möts, inspireras av och stimulerar varandra är en av de viktigaste kvaliteterna ett offentligt rum kan ha (Gehl, 2010a, s. 13). Även de mest ytliga möten mellan människor i det offentliga rummet är betydelsefulla, både som fristående händelser och som grund för mer komplexa interaktioner (Gehl, 2010a, s. 15). Ytliga kontakter i det offentliga rummet låter människor vara med varandra på ett otvunget och avslappnat sätt, något som Gehl menar är viktigt för människan som social varelse. En annan viktig aspekt är på vilket sätt dessa kontakter ger information om omgivningen, samhället och den sociala kontexten, vilket hjälper oss att fungera i densamma (Gehl, 2010a, s. 21). Dessutom kan upprepade, ytliga möten så småningom leda till att andra, djupare kontakter knyts (Gehl, 2010a, s. 19).

Jacobs diskuterar i *Den amerikanska storstadens liv och förfall* (2005) det sociala livet som en förutsättning för storstadens mångfald. Enligt Jacobs är mångfald någonting som förekommer naturligt i storstäder, men det är också en förutsättning för att staden skall vara levande. När Jacobs pratar om en levande stad kan det röra sig om mångfald i form av invånarnas etnicitet, eller i form av utbud på service, funktioner och tjänster (Jacobs, 2005, s.169-170). I fyra kriterier listar Jacobs vilka fysiska förutsättningar som kan underlätta för social mångfald:

- Stadsdelen har en funktionsblandning som gör att människor rör sig inom området på olika tider och av olika orsak.
- Kvarteren skall vara korta för att underlätta genomströmning av människor
- Byggnaderna är av blandad ålder, för att undvika ett homogent dyrt, nybyggt område.
- Det finns en tillräckligt hög andel människor som rör sig i området, såväl boende som människor med andra ärenden.

Jacobs poängterar också att dessa fyra kriterier måste samspela för att ett område ska nå så hög kvalitet som möjligt. Saknas en, försvagas följaktligen mångfalden (Jacobs, 2005, s.177).

Tillit och tolerans

I en stad där Jacobs fyra kriterier är uppfyllda finns förutsättningar för social mångfald, genom att kriterierna implicerar en mer eller mindre ständig ström av människor, variation bland byggnader och människors rörelse. I en stadsdel som fungerar på ovanstående vis möter människor ständigt varandra i det offentliga rummet. Dessa

många, offentliga möten menar Jacobs (2005, s. 80) ger en känsla för människors offentliga identitet, vilken i sin tur skapar en känsla av tillit mellan människorna på gatan.

Lika viktig som kontakterna och tilliten mellan människor är i staden, lika viktig är möjligheten till avskildhet och att få välja vad i ens liv som hör till offentligheten och vad som är privat (Jacobs, 2005, s. 83). Om det i staden finns ett väl fungerande offentligt liv med offentliga mötesplatser menar Jacobs (2005, s. 86) att det är lättare att upprätthålla gränsen mot det privata livet. När behoven av offentliga kontakter är uppfyllda och människor tillåts leva i avskildhet när de så önskar, uppstår utöver tillit också tolerans mellan människor. Detta eftersom utrymmet för skillnader mellan grannar tillåts vara större när människor inte påtvingas en alltför hög grad av kontakt med varandra (Jacobs, 2005, s. 95-96). Enligt Jacobs kan alltså den sociala mångfalden i förlängningen bidra till en mer integrerad stad med högre tolerans mellan främlingar.

Betydelsen av god gestaltning för socialt liv

Beroende av gaturummets utformning går det enligt Gehl att tala om olika hög frekvens av tre sorters utomhusaktiviteter. Den första sorten, *nödvändiga aktiviteter* sker dagligen, och kan innebära att transportera sig från hemmet till jobbet (Gehl, 2010a, s. 9). Vidare talas om *frivilliga aktiviteter* som främst innebär sådant som är valfritt att göra och till för nöjes skull, såsom att ta en promenad för att få frisk luft. Den tredje typen kallar Gehl *sociala aktiviteter* och där ingår allt som är beroende av andra människor i gaturummet och hur de interagerar med varandra. De nödvändiga aktiviteterna sker oberoende av den fysiska gestaltningen i staden men både de frivilliga och sociala aktiviteterna är högst beroende av hur god kvalitet gestaltningen av det offentliga rummet har (Gehl, 2010a, s. 11).

God gestaltning för mänskliga sinnen

Gehl menar att platser med mänsklig skala generellt upplevs som mer personliga och varma än storskaliga områden (Gehl, 2010a, s. 69). Den mänskliga skalan implicerar en skala där de mänskliga sinnesorganen lättast kan ta in och uppfatta olika intryck. Rent konkret menas exempelvis den hastighet vi naturligt, utan hjälpmedel, kan röra oss i: ca 5-15 km/h. I högre hastigheter än så blir det allt svårare att uppfatta detaljer i vår omgivning, något som märks till exempel av storleken på reklamskyltar längs större trafikleder. Omvänt kan alltså gator främst avsedda för fotgängare tillåta, och kräva, en högre detaljeringsgrad för att tillgodose det mänskliga behovet av sinnesintryck (Gehl, 2010a, s. 71).

Eftersom människors ögon är placerade framtill på huvudet gör det vårt synfält avgränsat, vi ser bäst i ett horisontalplan men har klart begränsad synförmåga både uppåt och nedåt i vertikalplanet (Gehl, 2010a, s. 63-64). Detta ger att det är en tydligt avgränsad del av gaturummet där gestaltningen är av större vikt än annars: "A person walking down a street sees practically nothing but the ground floor of buildings, the pavement, and what is going on in the street space itself." (Gehl, 2010a, s. 63).

Betydelsen av gator för socialt liv

Gator för trygghet

Enligt Balgård (1994, s. 29) är en gata något som har begränsad utsträckning i längdled, men ett stort antal angoringspunkter mellan dess början och slut. Till skillnad från *vägen* och *trafikleden* är gatan av tätare karaktär och har fler platser som inbjuder till att uppehålla sig på. Trafiken är också mer varierad, både i form av fordon och sättet människor rör sig på, det handlar inte enbart om att ta sig från punkt a till punkt b. Jane Jacobs kritiserar i *Den amerikanska storstadens liv och förfall* (2005) liksom Gehl (2010a) bland annat de städer som vuxit fram enligt det funktionalistiska planeringsidealet, med försvinnande av gator och offentliga platser som följd (Jacobs, 2005, s. 43ff). Under funktionalismen, och senare också modernismen byggdes nya områden trafikseparerade i allt högre utsträckning, till stor del ur säkerhetssynpunkt (Tykesson, 2002, s. 33). Resultatet blev i praktiken inte som förväntat, utan ledde snarare till otrygghet, bland annat eftersom det gav ett glesare flöde av människor (Gehl, 2010b, s. 23).

Även om Jacobs (2005) i sin bok berör hela storstadens samspel märks det att gatan är viktig, då hon ägnar hela den inledande delen av boken åt trottoaren och olika aspekter på det som försiggår där. Inledningsvis talar hon om trygghet på trottoaren (Jacobs, 2005, s.52) och hur det kan försvåras av att det på en gata i storstaden förekommer fler främlingar än bekanta, helt enkelt eftersom många människor bor på liten yta. "Grundvalen för en välfungerande stadsdel är att man känner sig trygg och säker på gatan bland alla dessa främlingar. Man ska inte automatiskt behöva betrakta dem som ett hot." (Jacobs, 2005, s. 52) Med detta citat belyses hur främlingar i staden också kan bli en tillgång för tryggheten, eftersom ordningen på gatorna till stor del upprätthålls av oskrivna regler och förordningar som människorna själva skapar. Jacobs ger flera exempel på hur människor längs en gata ingripit för att öka tryggheten, och tar även upp hur sannolikheten för brott minskar om det finns potentiella vittnen i närheten (Jacobs, 2005, s. 56).

Gator att mötas på

Gator är mer än en plats för trafik och förflyttning (Gehl, 2010b, s. 19). Framför andra rörelsesätt framhåller Gehl förflyttning till fots, då det är människans naturliga sätt att röra sig: "Walking is the beginning, the starting point. Man was created to walk, and all of life's events large and small develop when we walk among other people. Life in all its diversity unfolds before us when we are on foot." (Gehl, 2010b, s. 19). Citatet visar hur gång inte bara är ett sätt att förflytta sig, när vi förflyttar oss till fots får vi kontakt med vår omgivning i en hastighet som våra sinnen kan uppfatta. På så vis uppstår gemenskap när vi delar det offentliga rummet med våra medmänniskor och genom att förbättra villkoren för fotgängare ökar inte bara trafiken utan också mötena i staden.

Vid gångtrafik är det önskvärt att ta fokus från själva förflyttningen mot längre vistelser och mer sociala aktiviteter. Som redan nämnts påverkar den fysiska gestaltningen graden av frivilliga och sociala aktiviteter (Gehl, 2010a, s. 11). Genom miljöer som erbjuder skydd, säkerhet, rimligt utrymme, möblering och visuella kvaliteter kan gaturummet bjuda in människor att delta i stadslivet och därmed bidra till fler möten (Gehl, 2010b, s. 21).

Betydelsen av skala för socialt liv

Storskalighet och opersonlighet

Det är inte bara gestaltningen av det offentliga rummet som påverkar de sociala aktiviteterna, utan graden av mänskliga möten berörs även av stadsrummets skala (Gehl, 2010a, s. 31). Städer och gator som främst är planerade för bilar är lättillgängliga för bilister. Gehl (2010a) menar dock att de också lätt blir opersonliga och nästintill omöjliga att vistas i som fotgängare, mycket på grund av de stora avstånden mellan händelser. Detta märks tydligt i områden byggda efter ett funktionalistiskt planeringsideal, då offentliga platser och gestaltningens påverkan av det sociala livet helt underställdes strikt miljöpsykologiska aspekter som ljusförhållanden och ventilation. Utformningen bestod till stor del av höga hus placerade för att få så många soltimmar som möjligt, samt stora, luftiga gräsytor runt byggnaderna. En konsekvens av detta var att gator och torg försvann ur stadsplaneringen, och med detta de traditionella samlings- och mötesplatserna (Gehl, 2010a, s. 45). I ett mer småskaligt område däremot förekommer inbjudande platser mer tätt och därmed blir frekvensen av människor också högre (Gehl, 2010a, s. 31). Ett sådant område har potential att fungera väl, menar Gehl (2010a, s. 73ff), då ett livligt stadsrum är något av en självförstärkande process. Detta kommer sig av att händelser och aktiviteter sker där andra händelser redan har ägt rum, liksom människor generellt dras dit människor redan finns (Gehl, 2010a, s. 23).

Småskalighet och intimitet

En annan viktig aspekt av mer småskaliga rum är att de i högre grad underlättar för människor att kunna se och höra varandra, vilket är grunden för många av de sociala kontakter som hela tiden sker bland människorna i staden (Gehl, 2010a, s.63). Att använda sig av en skala där dessa sinnesintryck fungerar och rentav förstärks är därför att föredra, menar Gehl. Det mänskliga örat fungerar bra på kortare distanser, på avstånd upp till ca 35 meter är det möjligt att höra varandra och kommunicera på en enklare nivå, medan mer avancerade konversationer blir svåra att hålla på avstånd längre än 7 meter (Gehl, 2010a, s. 64). Synen, vårt mest utvecklade sinne, fungerar förvisso bra även på långa distanser. Ögonen kan känna igen en annan mänsklig varelse på upp till en kilometers avstånd (Gehl, 2010a, s. 65). För att kunna interagera med andra människor krävs dock mer information. Gehl menar att ett viktigt begrepp inom stadsplanering är *socialt synfält*, vars gräns går vid 100 meter (Gehl, 2010b, s. 35). På större avstånd kan vi inte längre urskilja mänskliga rörelser. En annan viktig tröskel i det sociala synfältet går vid 25 meters avstånd. Det är först på detta avstånd som ögat kan avläsa andra människors ansiktsuttryck, kläder, ålder, humör och känslor, vilket är högst relevant i en social kontext. Interaktion på kortare avstånd än så ger naturligtvis ännu tydligare intryck av andra människor, eftersom även de övriga mänskliga sinnena går in och kompletterar bilden (Gehl, 2010a, s 67). Det finns på grund av detta, enligt Gehl, ett klart samband mellan småskaliga rumsligheter och upplevelsen av platsen som varm och personlig (Gehl, 2010a, s. 69). Hur små avstånd som helst är dock inte enbart av godo, då det finns en gradering i hur nära människor vill kommunicera med andra, beroende på graden av intimitet i relationen. Gehl refererar här till Edward T. Halls forskning kring sociala avstånd, där avstånd som generellt anses bekvämt mellan människor i en offentlig situation definieras som mer än 3,75 meter (Gehl, 2010a, s. 69).

Hall själv menar att detta avstånd är sprunget ur en defensiv hållning hos människan: på detta avstånd kan det mänskliga ögat läsa av hela ansiktet med den skarpaste delen av synfältet. På större avstånd däremot, börjar det bli svårt att läsa av alltför personliga detaljer hos andra människor. Om något hotande inträffar på det här avståndet har människan möjlighet att hinna reagera. Det publika avståndet är alltså kännetecknat av att det håller främlingar på lagom avstånd, ur trygghetssynpunkt (Hall, 1969, s. 116)

Skala och trygghet

Enligt Jacobs är betydelsen av skala viktig främst ur synpunkten att gatan måste vara överblickbar för såväl främlingar som boende för att de med sina "ögon på gatan" skall kunna medverka till en ökad trygghet (Jacobs, 2005, s. 57). Liksom gatorna inte får vara för breda och svåröverblickade är det även av vikt att kvarteren är korta, vilket också är ett av Jacobs kriterier för mångfald i staden. De småskaliga, korta kvarteren har i första hand rent praktiska fördelar, nämligen de valmöjligheter det ger människor när de rör sig genom staden, men också hur människor längs fler gator kan få nära till en centrumbildning om långa gator bryts upp till kortare strukturer (Jacobs, 2005, s. 205-210).

Betydelsen av gränser för socialt liv

Gränser för trygghet

Medvetet ville modernismen bryta upp gatan, öppna mellan de yttre och inre rummen. Verksamheterna och livet betonades framför byggnaderna. Väggarna gjordes glasade och lätta. Effekten blev en vekare och obestämdare gräns i gaturummet. Det öppna sammanhanget skapade verkningsfulla kontraster men också oklarheter om gränser, revir och ansvar.
(Balgård, 1994, s. 131)

Citatet ovan är hämtat ur Balgårds *Den goda stadsgatan* (1994) och syftar till att beskriva hur stadsbilden förändrades i takt med att den modernistiska arkitekturen gjorde sitt intåg i Sverige. En konsekvens var, som redan nämnts, att gatorna och de offentliga platserna inte fick samma betydelse i stadsbyggandet som i ett klassicistiskt ideal, men ytterligare en effekt av detta var också hur stadens gränser luckrades upp. Balgård (1994, s. 131) menar att det klassicistiska formspråket formade stadens rum på ett tydligt sätt, med tyngd i det sätt husen mötte marken. Sådana tydliga gränser skapar känslan av stabilitet och trygghet, både genom sin form och hur de tydliggör gaturummets utsträckning. Med den modernistiska arkitekturens stora skala och "hus-i-park"-känsla försvann platsernas tydliga gränser och därmed också vissheten om var människorna hörde hemma (Balgård, 1994, s. 129).

Både Gehl (2010a, s. 59-61) och Jacobs (2005, s. 57) anser att genom att tydliggöra gränserna mellan vad som är offentligt och privat kan alla tvivel på var människor hör hemma och får vara undanröjas, och på så vis skapas en känsla av trygghet och gemenskap. Vidare kan platser med otydliga gränser och alltför stor skala skapa känslan av att ingen hör dit, och därigenom generera ett avfolkat ingemansland (Gehl, 2010a, s. 61). I mer storskaliga områden har dessa zoner ofta en diffus avgränsning vilket skapar en osäkerhet i vem som hör hemma på vilken plats (Jacobs, 2005, s. 57).

Mjuka kanter för längre vistelser

Gator med *mjuka kanter* ökar sannolikheten för att människor ska stanna upp och förlänga sin vistelse (Gehl, 2010b, s. 79). Orsaker för att stanna upp kan vara att gatans kanter inbjuder till att se på något, röra något, eller interagera med någon. I ett bostadsområde utgörs den mjuka kanten av gränsen mellan gatan och husens entrédörrar. Här äger många aktiviteter rum, både när boende sysselsätter sig utomhus, och när grannar och besökare passerar förbi. Eftersom kantzonen är så framträdande påverkar synen människor har av den (som livlig, intressant eller rentav tråkig), bilden av hela området (Gehl, 2010b, s. 82).

Mjuka kanter i det urbana gaturummet är de fasader som är öppna och inbjudande (Gehl, 2010b, s. 79). Fasaderna ska med fördel ha stora fönster som gör det möjligt att se vad som försiggår inomhus, då det ger en anledning för människor på gatan att stanna upp och titta (Gehl, 2010b, s. 79). Vidare ökar det också intrycket av liv längs gatan, då även människor som är inomhus syns. Även korta fasader bidrar till aktiva, mjuka kanter, då fler in- och utgångar ryms på en kortare sträcka. Vad gäller bostadsområden nämner Gehl också hur viktiga bänkar och uteplatser i anknytning till husens entréer är för livet i området (Gehl, 2010b, s. 85). Dessa semiprivata platser kombinerar närheten till hemmet och gott mikroklimat med kontakt med omgivningen och blir attraktiva platser för de boende i högre utsträckning än mer undanskymda balkonger (Gehl, 2010b, s. 85). I ett urbant gaturum kan dessa uteplatser översättas med exempelvis uteserveringar och sittplatser i anslutning till caféer och restauranger, då dessa flyttar ut en del av inomhusaktiviteterna och skapar en länk mellan inom- och utomhusliv (Gehl, 2010b, s. 145).

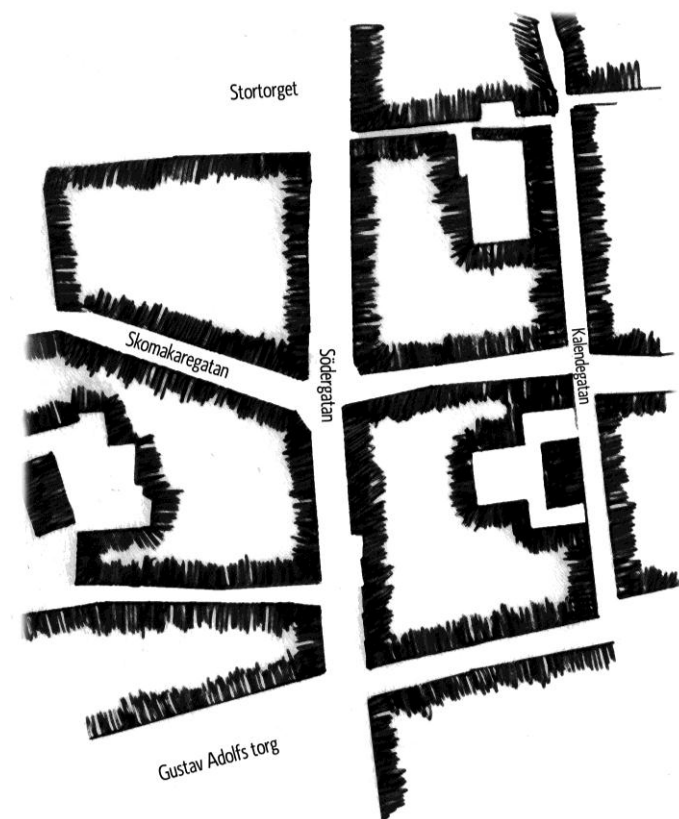
Möten i Malmö – tillämpning

I nedanstående kapitel redovisas resultatet av de observationer som gjordes vid Södergatan och Bennets väg i Malmö. Resultatet har tolkats och analyserats efter de teorier och erfarenheter som presenteras i uppsatsens tidigare del. Där inget annat anges är referensen mina egna anteckningar från observationerna. En summering av observations-anteckningarna återfinns i uppsatsens slut, se bilaga 1-3.

Södergatan, Malmö centrum

Kontext

Södergatan, belägen i Malmö centrum, löper från Stortorget i norr till Gustav Adolfs torg i söder och har en ungefärlig längd av 260 meter. Bredden är varierad, uppskattningsvis 15-20 meter. Gatan kantas av verksamheter av olika slag, allt från caféer till butiker och kontor. Södergatan är främst en gågata, men biltrafik är tillåten under morgonen. Här finns en varierad arkitektur både vad gäller ålder och storlek, det äldsta huset har anor från slutet av 1500-talet medan den nyaste byggnaden är uppförd under 2000-talet. Byggnadshöjden varierar mellan tre och åtta våningar, och husfasaderna är förhållandevis korta. Med detta menas att även om ett hus i de högre våningsplanen har samma utformning, bryts den i sockelvåningen av genom olika butikers individuella prägel på sin fasad, olika fasadbeläggningar eller skyltar. Detta torde ge ett gott underlag för ett aktivt gatuliv (Gehl, 2010a, s. 93-95).



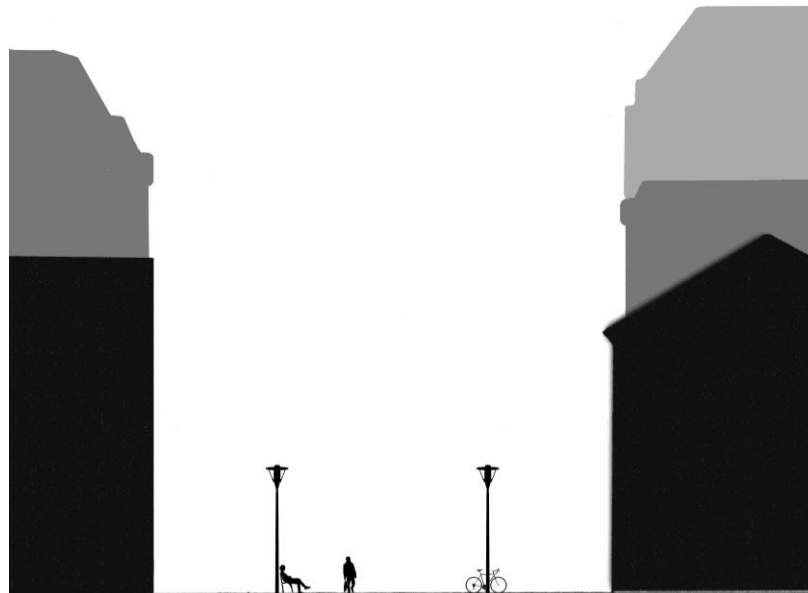
Södergatan observerades två vardagar i början av april, båda gångerna från lunchtid och ungefär två timmar framåt. Vädret var typiskt aprilväder med överlag varmt och sol, men med inslag av snö. Inför det första observations-tillfället tog jag fram ett underlag med frågor att öppet förhålla mig till under observationen. Dessa baserades på Gehls *Life between buildings* (2010a) samt Balgårds *Den goda stadsgatan* (1994). Underlagen i sin helhet återfinns i bilaga 1 och 2, i huvudsak bestod det av följande punkter:

Figur 3. Plan över Södergatan med omnejd.

- Beskriv gaturummets skala och rumsligheter.
- Gaturummets gränser: fasader och kanter. Vad håller samman rummet?
- Är arkitekturen sammanhållen eller spretig? Vilket intryck ger det?
- Hur är gaturummets golv? Hur markeras gatans "zoner"?
- Förhållandet mellan zoner för människan, bilen och möblering? Fungerar det på annat vis än med hjälp av skyltar? Vegetation? Fysiska avgränsningar?
- Var/hur går människorna på gatan? Tätt/glest etc.
- Var/hur sitter människorna?
- Var/hur står människorna?
- Hur och när sker längre vistelser?
- Finns vegetation på platsen och hur fungerar den i rummet?

Strukturerat gaturum

Trots att Södergatan till största delen är en gågata är den uppdelad i tre tydliga filer. Två smalare filer löper längs respektive husfasad, och en bredare zon finns i mitten. I figur 4 återfinns ett principsnitt över hur gaturummet kan se ut. Mellan respektive fil finns en yta för möbler, markerad med annorlunda markbeläggning. Med jämna mellanrum finns här bänkar utplacerade. Dessa har ryggen mot husfasaderna och vetter in mot den bredaste filen så att de sittande har utsikt över den största strömmen av människor och stadslivet, vilket Gehl menar är den klart största attraktionskraften i stadsrummet (Gehl, 2010a, s. 29). Trots det kyliga vädret såg jag en del människor sitta på bänkarna. De flesta var ensamma och alla verkade vänta på någon, antingen för ett möte, eller på en vän som var inne i en butik.



Figur 4. Principsnitt över Södergatan som återger den huvudsakliga zonindelningen.

Trots det relativt breda gaturummet upplevs skalan inte som överdriven. Med hänsyn till Gehls mått på den *mänskliga dimensionen* som nämns i början av uppsatsen går det klart att se att bredden är inom ramen för det mått när människor fortfarande lätt kan interagera med varandra (Gehl, 2010a, s. 163). De höga och korta fasaderna hjälper till att hålla ihop rummet och bryta ner skalan. De tre filerna hjälper också till att dela in rummet, liksom det möblemang som förekommer i zonerna däremellan. Reklamskyltar, skulpturer, bänkar och parkerade cyklar utgör rumsavdelare och skapar struktur i gaturummet.



Figur 5.
Gaturummet delas
in i zoner med hjälp
av enhetlig
möblering och olika
markbeläggning.

Södergatan är en relativt rak gata vilket enligt Gehl borde göra att den upplevs som längre än den egentligen är, då det ger utsikt över en större sträcka än om gaturummet varit krökt (Gehl, 2010a, s. 137). Södergatan är dock inte upplevelsemässigt en lång gata, utan upplevs snarare som händelserik, mycket tack vare fasadernas och gatubreddens variation, som skapar nischer och avbrott i den längsgående riktningen. Den raka sträckningen bidrar dock till ett något ogynnsamt mikroklimat när vinden ligger på från fel håll. Även om den höga bebyggelsen omkring gör sitt bästa för att hindra vinden från att tränga ner mellan husen blir det stundtals riktigt blåsigt när vinden tar fart från ett stort torg mot ett annat.

Lugn och aktivitet

Södergatans arkitektur är starkt varierad med både äldre och nyare byggnader. Balgård (1994, s. 119-120) beskriver hur den vinkel människor ser husen längs gatan i, varierar efterhand som de rör sig framåt. Det är enligt Balgård en fördel om dessa vinklar ger olika synintryck för att ge ett livligare gaturum. Äldre hus har ofta en kraftigare profil och varierar mer i utseende beroende på vinkel (Balgård, 1994, s. 120). På Södergatan varierar gaturummet och äldre hus med uttrycksfull arkitektur avlöses av släta, blanka glasfasader.

En gata med enbart det ena eller andra hade kanske riskerat att bli stökig, men jag tror personligen att kombinationen bidrar till ett varierat gaturum.

Trots att förhållandet mellan gatubredd och hushöjd ligger i överkant (Balgård, 1994, s. 55, 127), de högsta husen (åtta våningar) har en något högre höjd än gatans bredd, upplevs Södergatans skala inte övermäktig. De korta fasaderna och variationen med nischer och mindre utsprång hjälper till att förkorta gaturummet visuellt (Balgård, 1994, s. 129). Även den rika utsmyckningen, både i form av markerade sockelvåningar och butikernas skyltning, hjälper till att bryta ner skalan.

Handeln och serveringarna längs gatan bidrar naturligtvis till den rika dekoren, och intrycket kunde lätt bli både stressat och rörigt. Malmö stad verkar dock vara medvetna om problemen som lätt kan uppstå, och har arbetat fram en rad program för att nå en enhetlig gatubild och identitet för Malmö. Ett exempel på ett sådant program är *Malmöfärgen* (Isling & Dalman, 1996) som reglerar hur offentlig utrustning i stadsrummet ska målas i samma färgnyans för att skapa en lugnare stadsbild. Södergatan är naturligtvis inget undantag, både gatlyktor och soptunnor, liksom bänkar och blomsterurnor (för att ge några exempel) är målade i samma gröna nyans, vilket skapar lugn i en annars rörig och livlig miljö, se också figur 5 på föregående sida. När all offentlig utrustning är av en likartad gestaltning och även grupperas i gaturummet menar Balgård (1994, s. 107) att deras betydelse stärks. Jag tror personligen också att det ger trygghet åt människorna, även om människor endast undermedvetet registrerar den "malmögröna" färgen vet de då att det kännetecknar en offentlig möbel i ett offentligt rum, och att det därigenom är *deras*, en sak de kan och får bruka.

Även markbeläggningen upplevs lugn, och stjälar ingen uppmärksamhet från husens rika dekor. Gatans två sidofiler utgörs av smågatsten med inslag av granithällar, medan mittenzonen består av ren smågatstensbeläggning. Trots att sidofilerna borde vara mer gävänliga rörde sig fler människor i gatans mittenzon. Här rörde sig människorna också "huller om buller" över hela ytan, medan de längs sidorna tenderade att tillämpa högertrafik. Gehl (2010a, s. 134) menar att "huller om buller" är bättre ur social synpunkt, när människor genomgående möts från två håll uppstår fler möten än om människor rör sig i samma riktning och därigenom går med ryggen mot varandra.

Södergatan är en gata full av synintryck, vilket skulle kunna skapa en rörig och närapå stressad känsla, men den varierande arkitekturen och butikernas myllrande utbud balanseras upp av gatans lugna och enhetliga möblering och markmaterial. Det ger ett intressant gaturum som är i ständig förändring när människorna förflyttar sig längs det.

Vistelse vid mjuka kanter

Då jag befann mig i Malmö under lunchtid var Södergatan en ganska livlig plats. Strax efter lunchtid (klockan 13.30) räknade jag till 65 passerande människor/minut på en specifik punkt i mitten av Södergatan. Många människor höll ett ganska högt tempo när de promenerade och verkade ha ett ärende någonstans. De representerade, som jag tolkade det, Gehls nödvändiga aktiviteter, sådant som sker dagligen och oavsett hur den fysiska miljön är utformad (Gehl, 2010a, s. 9). Men längs gatan fanns också människor som utförde frivilliga aktiviteter, dessa var ute och promenerade i lugnare takt, shoppade, sparkade fotboll och så vidare. Genom att de befann sig på en begränsad yta och hela tiden interagerade med varandra på olika vis kvalificerar de sig också för att ha utfört sociala aktiviteter. Här går det i viss mån dra slutsatsen att Södergatan har en gynnsam yttre miljö, då alla tre typer av aktiviteter förekom under observationen. Dock är det

intressant att studera den inbördes relationen och graden av förekomst för varje aktivitetstyp för att kunna dra vidare slutsatser.

Enligt Gehl så är "livet mellan husen" en process som kan ses som att aktivitet föder mer aktivitet, och människor genererar fler människor (Gehl, 2010a, s. 73). Det gick till viss del att identifiera teorin på Södergatan, just för att människor tenderade att stanna till där andra människor redan hade stannat upp, snarare än i närheten av de människor som hastigt skyndade sig genom gatan. Människor som stannat upp för att utföra en aktivitet av mindre social karaktär, som att röka en cigarett eller prata i sin mobiltelefon, sökte sig däremot lite ifrån övriga människor. Påfallande ofta stod de i en nisch eller en privat entré med ryggen mot huset och utblick över gatan. På så vis kan den människa som utförde en mer privat aktivitet själv välja graden av offentlighet vederbörande ville ha i situationen, genom att dra sig undan eller hålla sig mer framträdande i gaturummet (Gehl, 2010a, s. 153).

De sträckor längs gatan där caféernas uteserveringar tagit plats ger i högre grad än andra platser längs gatan intrycket av att ha vad Gehl benämner *mjuka kanter*. Här finns en smidig övergång mellan det publika gaturummet och de privata caféerna och restaurangerna, bitar av det mer privata flyttas ut i det offentliga rummet. Här är också plats för människor att stanna upp och dröja sig kvar (Gehl, 2010a, s. 187-190). Vid entréer till caféer och restauranger såg jag människor vistas längre stunder. Det var inte bara för att bestämma sig för huruvida de skulle äta där eller inte, utan andra människors spontana samtal (exempelvis bekanta som oväntat stötte på varandra längs gatan) skedde i högre grad i anslutning till dessa platser, än på andra ställen. Möten skedde också när förbipasserande såg någon de kände inne på en uteservering. Även utanför en plats som Pressbyrån såg jag människor dröja sig kvar och äta den mat de just köpt i butiken. Dessa *mjuka kanter* gör platser mindre benägna att betraktas som ingenmansland då en smidig övergång mellan publikt och privat skapar säkerhet och trygghet och ökar chansen att platsen kommer användas av någon (Gehl, 2010a, s. 197). Platser där människor kan stanna upp en längre stund bidrar också i markant högre grad till att skapa intrycket av ett livligt gaturum, då det gör att även en enskild människa märks under längre tid, än flera människor som hastigt rör sig genom gaturummet (Gehl, 2010a, s. 182-184).

Bennets väg, Rosengård

Kontext

Bennets väg ligger i området Örtagården i Rosengård. Örtagården är liksom resten av Rosengård ett resultat av miljonprogramsbyggandet i Malmö. Området började byggas 1967 och kom att bestå övervägande av lamellhus på tre våningar samt åttavånings skivhus (Tykesson, 2002, s. 138). Ursprungligen fanns här ingen offentlig service utöver skolor och barndaghem, då all handel var koncentrerad till Rosengårds centrum. 2010 etablerade dock MKB så kallade *bokaler* på Bennets väg, samt ett par rena affärslokaler (MKBs hemsida, [online], 2012-04-25). En bokal är en kombinerad bostad och affärsverksamhet, ofta med verksamheten i bottenplan och bostaden en trappa upp (MKBs hemsida, [online], 2012-04-24). Även före bokalerna, som fått samlingsnamnet Bennets bazaar, har MKB gjort insatser i form av mindre affärslokaler etablerade i före detta lägenheter (Tykesson, 2002, s. 140).

Strategiskt har Bennets bazaar ett gott läge, då Bennets väg utgör en del av det huvudcykelstråk som löper mellan Möllevången och Rosengård centrum (Tykesson, 2002, s. 126). Det gör att många människor dagligen trafikerar området, vilket enligt Jacobs (2005, s.176) ger området bra förutsättningar för mångfald och socialt liv. Någon vidare rörlighet vad gäller biltrafik finns dock inte, Örtagården är liksom övriga Rosengård trafikseparerat och för biltrafiken fungerar Bennets väg som en återvändsgata, medan cykel- och gångvägar fortsätter planskilt från biltrafiken (Tykesson, 2002, s. 126).



Figur 6. Plan över området kring Bennets väg.

Bennets bazaar upptar en sträcka av drygt 100 meter av Bennets väg. Platsen observerades en eftermiddag i mitten av april. Inför observationen tog jag fram ett underlag baserat på Jacobs *Den amerikanska storstadens liv och förfall* (2005), där jag i huvudsak valde att observera följande punkter:

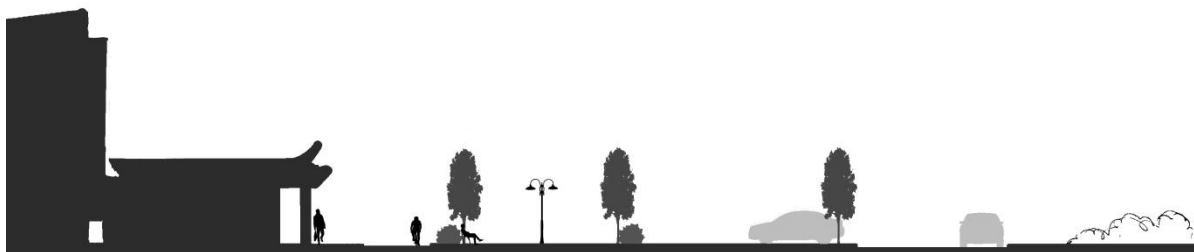
- Finns det, enligt Jacobs fyra kriterier, förutsättningar för social mångfald på platsen?
- Trygghet, finns "ögon" på gatan? Hur stora möjligheter till brott inbjuder platsen till?
- Finns det, enligt Jacobs tre kriterier, förutsättningar för att gatan ska attrahera främlingar
- Är människorna på gatan medvetna om sin roll som "övervakare"?
- Hur använder människorna platsen? Vilka interaktioner och kontakter kan jag se? Har gatan de funktioner Jacobs menar att gator har? (Trygghet, kontaktskapare, barnuppfostrare.)

Utöver dessa punkter använde jag mig också av de punkter från observationsunderlaget till Södergatan, som utgick från Balgårds *Den goda stadsgatan*(1994).

Att skapa rum i rummet

Bennets väg är vad som kan kallas ett vidsträckt gaturum. Bebyggelsen är storskalig och mot bokalernas trevåningshus möter endast de högre skivhusens gavlar upp. Det gör gaturummets gränser vagt definierade, då det längs större delen av gatan inte finns någon bebyggelse att begränsa rummets utsträckning med. Hade gaturummet enbart bestått av markytan och bebyggelsen vore risken för ett kollapsat rum överhängande (Balgård, 1994, s. 31). Bennets väg är dock ett exempel på hur det med möblering och zonindelning går att bryta ner rummet i en mindre skala (Balgård, 1994, s. 31, 104).

I huvudsak är gaturummet uppdelat i tre delar, vilka kan observeras i figur 7: en gång- och cykelzon framför bokalerna, en yta för vistelse i mitten, samt en bilzon med parkering och körbana mot skivhusen. Varje del är sedan indelad i egna zoner. Bokalerna i sig gör att gång- och cykelzonen har en tätare karaktär jämfört med de delar av gatan där bokaler inte har etablerats. På gångytan, framför bokalerna finns viss yta avsatt för affärsinnehavarna att möblera med varor eller sittplatser, innan cykelbanan tar vid. Gångbanan är något upphöjd gentemot cykelbanan, för att åstadkomma separering av trafikslagen. På andra sidan cykelbanan finns en uppehållszone för vistelse, med parkbänkar och planteringar, såväl som miljöhus. Dessa visar att det framför allt är ett bostadskvarter och inte bara ett handelsstråk. Bilzonen är till ytan den bredaste delen av gatan, med både ytparkering, körbana och kantstensparkering, samt ytterligare en upphöjd gångbana. Sammantaget bidrar denna zonindelning till att skapa mindre rum i det stora rummet.



Figur 7. Principsnitt över gaturummet, Bennets väg. Snittet visar, från vänster till höger: gång- och cykelzonen, vistelsezonen, samt bilzonen.

En ökad detaljeringsgrad kan användas för att förminska skalan i ett stort rum, skriver Balgård (1994, s. 105). I likhet med många andra miljonprogramsområden präglas Örtagården av att ha en standardiserad arkitektur, vilket var en förutsättning för att kunna bygga rationellt, snabbt och billigt. Tykesson (2002, s. 15) beskriver hur "... utsmyckningar var 'förbjudna' enligt modernismens arkitekturetik", och även detta går igen på Örtagårdens bebyggelse. Avsaknaden av detaljer bidrar till en storskalig känsla i området, men bokalerna är ett tydligt exempel på hur detta kan motverkas. Deras arkitektur, med öppna fasader och utsmyckade tak bryter med de kringliggande byggnadernas slutna tegelfasader och ger en mänskligare skala till gatan. Även vegetationen, träd och buskar, i mitten av gaturummet fungerar som detaljerat blickfång och knyter an till en mänsklig skala. Enligt Balgård (1994, s. 93) fungerar träden bäst som rumsavdelare medan de ännu är unga och har sina kronor på låg höjd. Träden på Bennets väg är låga och tar inte upp någon stor del av rummet, men bidrar ändå till att skapa mindre rumsligheter.

Ögon på gatan? Om social kontroll

Jacobs betonar vikten av att byggnader bör vara vända mot gaturummet, för att ge boende möjlighet att observera händelser och andra människor (Jacobs, 2005, s. 57). Genom att underlätta för ögon på gatan blir området säkrare och mer befolkad av såväl boende som främlingar. Den ursprungliga bebyggelsen längs Bennets väg har inte haft denna utgångspunkt, då de kringliggande bostadshusen har sina respektive ingångar från innergården. För de hus som tillbyggs med bokaler är läget något bättre, då varje affärslokal vänder sig mot gatan, och det även byggs till en entré mot cykelbanan. Detta bör generera mer rörelse än tidigare, då husen fått fler angoringspunkter och därmed också fler anledningar att betraktas.



Figur 8.
Bokalernas tak
skymmer utsikten
över gatan.

Bokalernas utformning hindrar dock också de boende från att hålla ögonen på gatan. Såvitt jag kunde se under observationstillfället, vilket också syns i figur 8, skymmer de svängda taken utsikten över stråket även från tredje våningen, även om det förvisso fortfarande är möjligt att hålla uppsikt över gatans vistelseyta. Vad gäller de högre skivhusen på andra sidan gatan har inte heller de nämnvärd utsikt över gaturummet, då de befinner sig för långt bort och dessutom står vinkelrätt mot gatan.

Jacobs (2005, s. 57) berättelser om social kontroll från gatans ägare mynnar ut i att det är viktigt att låta det publika gaturummet vara tydligt avgränsat från det privata för att ge ett hanterbart rum att övervaka, och att gatorna måste bevakas och användas så oavbrutet som möjligt. Jacobs menar också att människorna inte alltid är medvetna om den sociala kontroll de kan utöva på ett gaturum. Huruvida människorna på Bennets väg är medvetna eller ej kan jag naturligtvis inte veta, men klart är att min närvaro utgjorde något ovanligt för de som vistades på gatan. Det tog inte lång stund innan jag, efter att först ha blivit iakttagen en stund, blev utfrågad om vem jag var och vad jag gjorde där. Gatans ägare höll alltså tydlig uppsikt över sitt gaturum och betraktade sådant som stack ut med viss skepticism.

Gaturummet längs Bennets väg saknar dock de tydliga gränser mellan offentligt och privat som skulle underlätta för den sociala kontroll gatans ägare kan bidra med. Bokalerna och genomfartsleden attraherar både boende och främlingar, och detta sker i omedelbar anslutning till bostädernas entréer. Likaså måste de boende passera detta offentliga och livligt trafikerade stråk för att ta sig till de (privata) miljöhusen. För att använda Jacobs uttryck skulle jag säga att det publika och privata "sipprar in" i varandra (Jacobs, 2005, s. 57). Detta bidrar till en otydlighet ifråga om vem som får befinna sig på platsen och inte, det blir svårare att hålla den sociala kontrollen.

Social mångfald på Bennets väg

Jacobs (2005, s.51) menar att trottoaren i sig inte är någonting utan dess angränsande byggnader och funktioner, liksom en gata behöver ha en större funktion än att bara vara genomfartsled för fordonstrafik. Gaturummet definieras av de fysiska element som angör gatan, och begränsas i sin utsträckning av husfasader, markbeläggningar och himlen. Gaturummet på Bennets väg har ingen stark avgränsning, vilket kan ses i figur 6, planen över området. Istället är det andra objekt som skapar de mindre rummen. Vegetationen som avskärmar vistelsezonen från gång- och cykelytan och bilytan är ett sådant exempel.

Denna vistelsezon verkade fungera, om inte dåligt, så mindre bra. Ytan har bänkarna placerade med ryggen mot rörelsestråken, och vetter istället mot varandra och planteringarna i mitten. Trots att jag längs gatan såg många människor mötas, och trots att vädret var behagligt, var det få som faktiskt nyttjade bänkarna. Det verkar som om det som Jacobs (2005, s. 59) skriver stämmer, människor attraherar människor, och dessa människor betraktar hellre stadslivet än grönska. Kanske hade det varit bättre att bryta upp vistelsezonens väggar och vända den med sin framsida mot bokalerna istället. Då hade de människor som står och umgås på den trånga trottoaren kunna använda sittplatserna och ändå vara med där "det händer".

För det händer saker längs Bennets väg. Det är uppenbart att det här är en gata där människor dels rör sig på väg någon annanstans (...), dels rör sig för att de bor i området, och dels för att det är en gata där de kan göra inköp och klara av ärenden. Jag ser både människor som slänger sopor i miljöhuset, barn som

sparkar boll, unga killar som hänger utanför butikerna och umgås, äldre kvinnor som gör matinköp, och en hel mängd andra aktiviteter. Trots att gatorna runtom Bennets väg är ganska folktomma på min väg till och från observationen – jag möter bara någon enstaka – så finns de av någon anledning på Bennets väg. (Observationsanteckningar, 2012-04-18).

Citatet ovan är hämtat ur den summering jag gjorde direkt efter observationstillfället, och är menat som en ingång för att beröra Jacobs (2005, s. 176ff) mångfaldskriterier. Vid observationstillfället var det tydligt att gatan präglas av en hög grad sociala aktiviteter, och enligt Jacobs finns fysiska förutsättningar som kan underlätta för denna sociala mångfald (se sidan 19, kapitlet *Betydelsen av socialt liv i staden*).

Jag fann att Bennets väg uppfyller dessa kriterier i ganska stor mån. Funktionsblandningen finns uppenbarligen här. Området har bostäder, butiker och andra former av samhällsservice så som frisör och resebyrå och barnomsorg. Området har dessutom ett bra läge i förhållande till andra attraktiva delar av staden. Människor bör alltså ha anledning att passera är under många av dygnets olika timmar. Vidare är kvarteren korta såtillvida att cykelvägar ansluter tätt, liksom bokalerna bryts av för att släppa fram en entré till huset. Husen är naturligtvis mestadels från Rosengårds barndom, det vill säga sent 60-tal, men bokalerna tillför ett nybyggt inslag. Jacobs förordar en blandning mellan gammalt och nytt i ett område, men vidhåller de äldre husens stora betydelse. Vidare är koncentrationen av människor hög i området, då Bennets väg som nämnts är en genomfartsled där människor på väg mellan Möllevången och Rosengård rör sig dagligen.

En blandning av arkitektur, byggnadshöjd och ålder (Jacobs, 2005, s. 215ff) är också önskvärda faktorer för ökad mångfald. Jacobs menar att ett område där allt är "gammalt och utslitet" visar på ett misslyckat område som människor antingen inte har råd att bygga nya hus i, som människor inte vill stanna kvar i när de får råd att bygga nytt, eller som har misslyckats med att locka till sig nya entreprenörer. Eller som Jacobs uttrycker det: "(...) en stadsdel i den situationen är inte misslyckad därför att alla husen är gamla. Det är precis tvärtom: alla husen är gamla därför att stadsdelen är misslyckad." (Jacobs, 2005, s. 216) Personligen tror jag att ovanstående kan sammanfatta en ganska stor del av Rosengård som helhet, men att MKB i och med byggandet av bokaler kanske har lyckats vända trenden med hjälp av förmånliga erbjudanden och god publicitet för området.

Avslutande diskussion och reflektion

I inledningskapitlet skriver jag att jag med uppsatsens hjälp ska undersöka och diskutera hur gaturummets skala och gestaltning relaterar till möjligheten för möten mellan människor. De frågeställningar som varit utgångspunkt för uppsatsen är:

- På vilket sätt påverkar det urbana gaturummets skala och gestaltning graden av människors möten?
- Kan även vidsträckta gaturum fungera för människan? Vilka insatser förbättrar och underlättar för möten i dessa gaturum?

I avsnittet som här följer avser jag att diskutera hur effektiv min metod varit för att besvara frågeställningarna. Jag kommer också jämföra de två huvudsakliga teorierna med varandra och diskutera hur det har fungerat att applicera dem på två specifika platser, samt resonera kring eventuella slutsatser. Avslutningsvis förs ett resonemang om förslag till vidare forskning.

Skalans betydelse

Bakgrundsstudien beträffande begreppen mänsklig skala och social hållbarhet visar enligt mig att det både finns en relativ konsensus kring vad begreppen förväntas innebära, men också att det inte alltid är solklart hur detta skall omvandlas i praktiken. Av kapitlet framgår att det sedan antiken tagits hänsyn till mänskliga dimensioner och proportioner inom både konst och arkitektur. Jag tror att orsakerna har skiftat över tid, från att låta rent funktionella aspekter avgöra, till att låta "osynliga faktorer" som hur människor kommunicerar och hur stor plats ens personliga utrymme tar, styra över en rumslighets skala och storlek.

Likaså tas ibland avsiktliga avsteg från den mänskliga skalan. Jag tänker bland annat på gamla kyrkor och stora rådhus som medvetet placerats på framträdande platser, ibland på en topografisk höjdpunkt, och byggts med allt annat än mänsklig skala i åtanke. Kanske för att minna om människans litenhet inför religionen eller belysa storheten i det som byggdes. Men lika gärna kan miljonprogrammen, modernismen eller Le Corbusiers berömda byggnadsverk ses som avsteg från den mänskliga skalan. Le Corbusier syftade ju dock till att hålla en mänsklig dimension i det som ritades, eftersom han skapade och utgick ifrån sin *Le Modulor*. Frågan är dock om det kan sägas vara en mänsklig skala om Le Corbusier utgått från en manshöjd, men multiplicerat den med fyra, som i fallet i Marseille? Höga byggnader behöver å andra sidan kanske inte innebära avsaknad av mänsklig skala, om arkitekten eftersträvar att hålla en hög detaljeringsgrad på den nivå som vi människor kan uppfatta tydligt. Om gaturummet definieras av byggnader med en detaljerad, öppen och levande bottenvåning, samt en definierad topp kan detta bidra till en tydlig mänsklig skala även hos högre byggnader. Det stämmer väl överens med vad både Gehl och Balgård skriver om byggnaden i gaturummet, hur detaljfokus bör ligga på bottenplanet, samt att en tydlig taklist hjälper till att avgränsa och rama in gaturummet.

Inom modernismen togs medvetet avstånd från alltför trånga utrymmen till förmån för ljus, luft och hälsoaspekter. Även om exempelvis miljonprogramsbyggandet präglades av att mycket skulle produceras på kort tid så var idealen och planerna stora, tanken var säkert ändå att det skulle bli så bra områden som möjligt. Idag kan vi se konsekvenserna av

att glömma att det är människorna som formar staden, och att det måste finnas platser för dem. Platser med tydliga gränser, där det inte är någon tvekan om vem ytan tillhör.

Och just det kan ju vara tvetydigt. Plats för människorna innebär, om jag ska dra slutsatser av den utredande texten, att det inte får vara alltför gott om plats. Stora ytor och gott om plats förknippas med ödslighet, medan människan kan relatera till saker – och utrymmen – i lika storlek som en själv. Gehl nämner ju också detta fenomen och menar att mindre utrymmen av människor uppfattas som intimare och "varmare". Jag kan se logiken i detta, då det kräver mer människor för att befolka en stor yta än en liten, och därmed är det lättare att på en minde yta skapa en livlig, befolkad plats. Hänsyn måste dock tas till att alla människor upplever saker på olika vis. Exempelvis tror jag inte det finns två människor med exakt samma uppfattning om vad som är bekvämt avstånd mellan främlingar i offentligheten. Likaså upplever barn och vuxna inte sin omvärld på samma sätt, något som en vuxen relaterar till sig själv vad gäller storlek kan kanske för ett barn te sig som ett gigantiskt föremål.

Frågan om vad som är ett "för stort" rum verkar inte vara helt lätt att besvara. Balgård beskriver att ett gaturum inte får vara för brett i förhållande till hushöjderna, eftersom rummet då kollapsar. Även Gehl berör vidsträckta rum som problematiska, men utgår från den mänskliga dimensionen. Det vill säga, när det blir svårt för människor att interagera i rummet är rummet för stort. De menar dock båda att det med möblering eller vegetation är möjligt att skapa mindre rum i rummen och avhjälpa problemet. Här tror jag det är viktigt att tänka på sammanhanget och försöka finna en mening även i de mindre rummen. Exempelvis tänker jag på gaturummet på Bennets väg, som inte definieras av byggnader mer än på en sida. Däremot finns vegetation som hjälper till att omfamna rummet, men personligen anser jag att resultatet av att dela in gatan i de tre zonerna resulterar i åtminstone två rum som är för små och avskurna från sin kontext. Liksom jag skrev i observationsavsnittet tror jag att platsen hade gynnats om vistelsezonen och gång- och cykelzonen slogs samman till ett något större, men mer sammanhängande rum. Ett stort gaturum på det som Bennets väg kan inte delas upp hur som helst utan konsekvenser. Jag tror det gäller att se helheten och försöka behålla den ursprungliga upplevelsen av rummet samtidigt som insatser görs för att tillgängliggöra för människorna, annars riskerar resultatet att bli onödigt tillkrånglat och oäkta.

Dessa tankar sammanfattar den syn jag har på mänsklig skala efter de studier som gjorts för uppsatsen. Jag har fått insikt om att det inte alltid är gaturummets vidd som är det avgörande för upplevelsen av en plats, utan att det är ett mer komplext sammanhang där både husfasader, mikroklimat och material spelar stor roll. Lägre bebyggelse behöver inte automatiskt innebära en mer mänsklig skala, liksom höghus inte utesluter det. Snarare beror det på vad som finns "mellan hus och hus", det vill säga detaljeringsgraden av gaturummet. Men också hur mitt gaturum fungerar för *mig*, och hur tillgänglig den plats jag befinner mig på är för mig som människa, både visuellt, fysiskt och mentalt.

Gehl och Jacobs – en mix av individ och system

Naturligtvis ger Gehl och Jacobs inte alla svar på mina frågeställningar. Jag tror personligen att det är omöjligt att beskriva något så komplext som människors sociala liv i staden, med bara två-tre infallsvinklar för ögonen. För mig har dessa teoretiska utgångspunkter dock fungerat som mallar och glasögon med vilka jag kunnat studera

gaturummen med. Att helt lösa "problemet", det vill säga att skapa fulländade gaturum där människor möts till höger och vänster kräver betydligt mer arbete än en studie för en kandidatuppsats innebär, men vad jag med mitt arbete har åstadkommit är att jag fått betydligt större insikt om två specifika, och helt olika gaturum. Genom att kunna stämma av observation mot teori har jag fått förståelse både för två teorier i praktiken, och dessutom gett mig själv nya verktyg att hantera och analysera staden med i framtiden.

Allt jag sett har inte stämt överens med teorin, men jag tror att det är viktigt att kunna – och våga – lyfta teorier i böcker till en mer konkret nivå. Det finns alltid en annan kontext som påverkar en plats eller en situation, men den som vill förstå sin omvärld måste ändå börja någonstans.

Litteraturstudien tar i sig självt upp en del likheter mellan Jacobs och Gehl, och därför tänker jag inte vidare nämna dem här. Orsaken till dessa likheter tror jag dock är att båda är sprungna delvis ur samma problematik, det funktionalistiska och modernistiska, storskaliga byggandet, där de båda anser att den mänskliga aspekten glömts bort. Som en motreaktion får de båda ett gemensamt intresseområde: kontakt och möten mellan människor. När jag läser Gehl och bläddrar i hans egna referenslistor längst bak i böckerna syns det också att Jacobs varit en influens för Gehl, han nämner ju själv att hon var en av de första att ta upp de problem han sedan arbetat vidare med. Vad gäller innehåll skiljer de sig dock en del åt. Min tanke efter att ha studerat deras böcker är att Gehl utgår från individuella människors upplevelser och deras användning av staden, vilka sammankopplat kan generera sociala aktiviteter och socialt liv. Jacobs, däremot, verkar mer behandla och studera staden som ett system där den enskilde inte spelar särskilt stor roll som individ, men där den stora folkmassan, byggnaderna och gatan tillsammans kan göra stor skillnad i hur staden fungerar.

Slutsatser av observationerna

Av mina observationer drar jag slutsatsen att båda gaturummen har kvaliteter för människor, om än i olika omfattning och på olika vis. Södergatan är en strukturerad och "prydlig" gata med många kvaliteter. Husens höjd och gatans bredd skapar en rumslighet som känns omfamnande utan att vara påträngande, en vanlig dag kan människor röra sig obehindrat utan att platsen känns ödlig eller alltför stor. Vidare präglas gatan av korta och öppna fasader, vilket bidrar till ett intresseväckande gaturum med saker att titta på.

Jag tänkte i början av mina observationer att Södergatan var ett "för enkelt val", att gatan skulle visa upp en mångfald av möten och interaktioner på grund av det gynnsamma läget mellan två stora torg och närheten till Malmös centralstation. I efterhand inser jag att det är en bit av sanningen, men inte hela. Södergatan har utan tvekan ett gynnsamt läge i Malmö, men det var vid observationerna att faktum att gator som löpte parallellt med Södergatan var betydligt mindre befolkade (se bilaga 1-2). Detta trots att även dessa har i princip samma gynnsamma läge, och i viss mån offentliga verksamheter. Den skillnad jag kunde se var fasaderna, Södergatan var den enda av gatorna där husen tydligt vände sina framsidor mot gatan, med stora fönster, uteserveringar och så vidare. Denna mjuka övergång mellan "privat" (butikerna) och "publikt" (gatan) tror jag skapar en trygghet och förvisning om att just Södergatan är plats för människorna, där människorna är önskvärda. På gator med offentliga verksamheter, men mer slutna fasader, kan det vara svårt att förvissa sig om huruvida det är en offentlig gata eller en mer privat bakgata.

Dessutom tror jag det ligger mycket i det både Gehl och Jacobs berättar: hur människor genererar fler människor. Det räcker kanske med att ett mindre antal människor upplever och intar platsen för att många andra ska följa efter, inse att det är en offentlig plats, och ta den i besittning.

Bennets väg i Rosengård uppvisar också hur en gata kan skilja sig från de andra i sin geografiska kontext. Förvisso har även den här gatan ett gynnsamt läge i och med att den utgör en del av huvudstråket mellan Rosengård och Möllevången, men den stora skillnaden är att människor verkar stanna upp och vistas på platsen, istället för att bara röra sig snabbt igenom. Jag upplevde en stor blandning i vilket syfte människor befann sig på platsen. Här fanns både de som ville sitta en stund i solen, och passa på att titta på människor under tiden, de som gjorde ärenden på sin väg hem från arbetet, och de som bodde i närheten och ville ha social samvaro på en plats där de också kunde få något att äta. Denna blandning och upplevelsen jag fick av att människorna på platsen hade någon form av samhörighet och social kontroll gentemot omvärlden gör att Bennets väg för mig är ett exempel på hur ett gaturum kan fungera väl även om det vid en första anblick och rent fysiskt inte uppfyller alla kriterier för ett gaturum med mänsklig skala.

Att Bennets väg i Rosengård till vissa delar uppfyller Jacobs kriterier och teorier, och på andra delar inte alls, förvånar mig inte. Rosengård är väl ett område med just sådan planering och arkitektur som hon kallar "ortodox stadsplanering". Här finns en del kvaliteter i vad som annars skulle kunna vara ett stort, kollapsat rum, och jag tror att bokalerna har förändrat situationen en del, men det finns fortfarande utrymme för insatser. En sådan skulle kunna vara att öka tydligheten i vad som är privat och vad som är publikt, med utrymme för någon form av mjuka kanter. Att strukturera om zonerna i gaturummet som nämns här ovan, kan vara ett sådant exempel.

Gestaltningsmässigt är det stor skillnad mellan Södergatan och Bennets väg. Södergatan, som ligger i innerstaden, har markbeläggning i naturmaterial och möblering i enhetlig malmögrön. Gaturummet känns prydligt och välskött. Bennets väg präglas till största delen av materialen betong och asfalt, och möbleringen är sliten. Värt att nämna är att jag inte såg någonting målat i malmögrönt, trots att det enligt Malmö stads rapport skall användas i hela Malmö för en gemensam identitet och samordnat gaturum, samt att gamla objekt skall bytas eller målas om vid exempelvis nyexploateringar och ombyggnationer. Hit tänker jag att etableringen av bokaler borde räknas, och därför reagerade jag faktiskt på att all utrustning var röd, inte grön. Kanske finns en tanke med detta, men eftersom jag inte undersökt saken vidare kan jag inte svara på det. Den röda färgen skapar dock en egen identitet åt platsen, vilket också kan finnas en poäng med.

Sammantaget visar Södergatan, och i kanske ännu högre grad Bennets väg, hur goda gaturum och platser kan skapa miljöer där människor vill mötas. En stor social mångfald som den på Bennets väg kan bidra till ökad tolerans gentemot andra människor i staden. Jag tror att punktinsatser likt den på Bennets väg behövs på fler platser i Malmö. Om det genomförs på rätt sätt, på rätt plats, kan det kanske på sikt bidra även till ökad social hållbarhet.

Metoddiskussion

Vid första anblick är tio veckor en lång tid. När jag efter en tid tittade närmare på saken insåg jag att en kandidatuppsats ska skrivas under väldigt kort tid, och de stora

ambitioner jag hade i början obönhörligen måste begränsas. I den här uppsatsen har jag studerat två gaturum utifrån varsin teori. Gaturummen valdes medvetet för att teorierna skulle kunna appliceras i så hög grad som det var möjligt och därför studerades Bennets väg enbart utifrån Jacobs, och Södergatan enbart utifrån Gehl. Hade det funnits mer tid hade det varit intressant att växla teori för de respektive platserna. Det är förvisso omöjligt att helt glömma bort något som nyss arbetats intensivt med, och därför funderade jag oundvikligen även i Gehls banor när jag besökte Rosengård, men syftet har inte varit att förmedla det i uppsatsen. En annan variant kunde ha varit att välja ytterligare en teori att observera utifrån, exempelvis sociologen Goffman, som nämns i inledningskapitlet, eller Mattias Kärrholm, som bland annat studerat territorialitet i offentlig miljö.

En nackdel med att använda observationer som metod är att det är svårt, om inte omöjligt, att säga ifall det som observeras är naturligt och vanligt förekommande. Eftersom jag bara varit på respektive plats en till två gånger kan jag inte veta ifall det som observerades är representativt för hur människorna brukar bete sig på dessa platser, eller om det var ett undantagsfall. Det hade varit önskvärt att studera varje plats mer ingående med fler och längre platsbesök, men tiden har inte räckt till. Varje besök kräver dessutom mycket efterarbete i form av summering och analysering, varför det inte "bara" är observationstiden i sig som ska räknas in i planeringen.

Även om observationer har en fördel i att ingen information riskerar att gå förlorad i eventuella mellanled (som vid exempelvis intervjuer eller enkäter), är det ändå en risk i och med det mellanled som består av mig själv och hur jag tolkar min omvärld. Resultatet är därför beroende av hur jag avläst min omgivning, vad jag har sett, hört och registrerat. Med en annan observatör hade resultatet kanske blivit annorlunda, men det är svårt att sia om.

För mig personligen har metoden varit givande såtillvida att jag lärt mig att omvandla teori till analysmetod, men även tagit ett steg längre och börjat fundera på hur platser kan förbättras och gestaltas om, utifrån vad analysen sagt mig. Det är en viktig insikt för mig som blivande landskapsarkitekt.

Källkritik

Den uppmärksamme har vid det här laget märkt att flertalet källor för uppsatsen har sitt ursprung i en inte alltför närliggande tid. Jacobs skrev sin bok under mitten av 1900-talet, och Gehls *Life between buildings* kom ut första gången på 1970-talet. Även Rasmussens bok härrör från denna tid, medan Balgård är något nyare. Och som en motvikt återfinns exempelvis Gehls *Cities for people* som kom ut för bara några år sedan.

Det går naturligtvis att ifrågasätta hur aktuella dessa källor är, och ifall det inte finns något mer aktuellt att inhämta teorier ifrån? Å ena sidan är jag böjd att hålla med, det har hänt otroligt mycket i samhället sedan dessa böcker skrevs, varför nya erfarenheter och reflektioner om nyare stadsbyggnad hade varit intressant att ta del av. Å andra sidan existerar de städer och platser som Jacobs och Gehl nämner än idag, och är en del av även vår samtid. Återigen vill jag nämna miljonprogrammen som ett exempel på detta. De byggdes måhända under kort tid men influerar vårt samhälle än idag. Därför tycker jag att de primärkällor som Gehl och Jacobs utgör, som är en reaktion på detta, i allra högsta grad är viktiga att lära av än idag.

Vidare forskning

Arbetet med den här uppsatsen har öppnat mina ögon för hur stort ämnet är och hur mycket mer det finns att säga det sociala livet längs gatorna. Trots att frågan har varit uppe på agendan sedan mitten av 1900-talet, minst, och det finns många goda exempel på gator för människor runtom i världen, är det lång väg kvar. Ibland ryms dessutom både goda och mindre goda exempel på ett litet geografiskt område, och frågan är varför det blir så.

Jag tror att det krävs en större medvetenhet om hur gaturum ska gestaltas för att bidra till ökat socialt liv i staden, varför ämnet absolut kan undersökas ytterligare. Jag skulle gärna se att det i framtiden forskas mer om planeringsproblemen på samma ämne, för det verkar onekligen som att det råder en konflikt mellan människor och bilar i staden, och det är ännu inte klart vem som vinner. Kanske skulle det, likt vi landskapsarkitekter matas med argument för grönska i staden, behövas ytterligare forskning om tydliga argument för gaturum för människor?

Något annat som slagit mig under arbetet med uppsatsen är att samhället är under stor förändring. Plötsligt är människor uppkopplade på internet hela tiden, med hjälp av telefoner och datorer. Det skapar enligt mig en ny stadsbild där rummen inte bara är fysiska utan också mentala och abstrakta, kanske rentav metafysiska. När vi ständigt har en uppkopplad telefon som sällskap blir vi kanske mer individualistiska i stadsrummet och mer kollektiva online. Frågan jag ställer mig är hur stadsrummet kan anpassas till framtiden? Hur kommer människor mötas i framtiden, och vilken plats har den fysiska planeringen i utvecklingen?

Källförteckning

Otryckta källor

Deltagande observationer insamlade i fältarbete i Malmö 2012, se bilaga 1-3.

Elektroniska källor

- Boverket (2010) *Socialt hållbar stadsutveckling - en kunskapsöversikt*, Karlskrona [online], tillgänglig via:
<http://www.boverket.se/Global/Webbokhandel/Dokument/2010/Socialt%20H%C3%A5llbar%20Stadsutveckling.pdf> [2012-03-05].
- Gehl architects blogg (2012) *Making cities for people*. [online], tillgänglig via:
<http://gehlcitiesforpeople.dk/about/jan-gehl/> [2012-05-03].
- Isling, M. & Dalman, E. (1996) *Malmöfärjan*, Malmö: Malmö Stadsbyggnadskontor och Malmö Gatukontor. [online], tillgänglig via:
<http://www.malmo.se/download/18.5d8108001222c393c00800075861/Malm%C3%B6färjan.pdf> [2012-05-14].
- MKB Fastighets AB hemsida (2012) *Allmän information: Situationsplan och planritningar*. [online], tillgänglig via: <http://www.mkbfastighet.se/upload/Ritningar/Bokaler/Informationsblad-bokaler.pdf> [2012-04-25].
- MKB Fastighets AB hemsida (2012) *Bokaler*. [online], tillgänglig via:
<http://www.mkbfastighet.se/templates/Page.aspx?id=125332> [2012-04-24].
- Nationalencyklopedin (2012), sökord: *skala* [online], tillgänglig via:
<http://www.ne.se/lang/skala/307011> [2012-03-05].
- Nationalencyklopedin (2012), sökord: *småskalig* [online], tillgänglig via:
<http://www.ne.se/sve/småskalig> [2012-04-16].
- Nordholm, Cameron (2005). *L'unité d'habitation*, Marseille: 2005-07-21. CC (SA BY) [online], tillgänglig via: <http://www.flickr.com/photos/cameronnordholm/28079387/> [2012-05-11].

Tryckta källor

- Balgård (red.), Sture (1994) *Den goda stadsgatan: om gestaltningen av gator*. Stockholm: Carlsson.
- Dee, Catherine (2010) *Form and fabric in landscape architecture: a visual introduction*. London: Spon Press.
- Gehl, Jan (2010a) *Life between buildings - using public space*. Köpenhamn: The Danish Architectural Press.
- Gehl, Jan (2010b) *Cities for people*. Washington: Island Press.
- Hall, Edward T. (1969) *The hidden dimension: man's use of space in public and private*. London: The Bodley Head.
- Jacobs, Jane (2005) *Den amerikanska storstadens liv och förfall*. Göteborg: Daidalos.
- Patel, Runa & Davidsson, Bo (2003) *Forskningsmetodikens grunder. Att planera, genomföra och rapportera en undersökning*. Lund: Studentlitteratur.
- Rasmussen, Steen Eiler (1964) *Experiencing architecture*. Cambridge, Mass.: The MIT Press.
- Tykesson, Tyke (2002) *Bostadsmiljöer i Malmö: Inventering. Del 3: 1965-1975*. Malmö: Malmö kulturmiljö.

Bilaga 1

Observation av Södergatan 2012-04-02

Idag mellan 12.30 och 14.15 befann jag mig i Malmö och studerade gatorna runt Stortorget, främst Södergatan men också Skomakargatan mot Lilla torg och Baltzarsgatan, samt (under kortare tid) Per Weijersgatan och Kalendegatan. Främst gick observationen till så att jag promenerade i relativt långsam takt längs gatan. Ibland stannade jag till i en korsning eller vid en husfasad och studerade en specifik punkt. Ibland satte jag mig på en bänk och antecknade, skissade och observerade. Jag gick runt och besökte därmed varje gata flera gånger, eftersom jag upplevde skillnader beroende på om det var lunchtid eller strax efter, och hur vädret (som var äkta aprilväder) var för stunden.

Under förmiddagen hade jag läst Jan Gehls bok "Life between buildings" och stödantecknat sådant som kändes relevant. Inför min observation hade jag sedan ställt upp en rad frågor och stödord som jag ville förhålla mig till. De var:

- Gatans skala. Bredd, hushöjder, mindre rum i rummen?
- Fasadernas utförande?
- Gatans läge, väderstreck? Rak eller svängd gata?
- Var/hur går man på gatan? Tätt/glest mellan människor, etc.
- Var/hur sitter/står man?
- Hur länge uppehåller sig människor på en plats?
- Övergång privat-publikt. Soft edges.
- Vad stannar man och tittar på?

Jag behöll frågorna i huvudet under min promenad i Malmö men hade i övrigt ett ganska öppet förhållningssätt till vad jag studerade.

Saker jag lade märke till gick att relatera ganska väl till vad jag läst i "Life between buildings" under förmiddagen. Då jag befann mig i Malmö under lunchtid var gatorna ganska välbefolkade. Strax efter lunch (13.30) räknade jag till 50 passerande människor/minut på en specifik punkt längs Södergatan. De flesta människorna höll ett ganska högt tempo när de promenerade och verkade ha ett ärende någonstans, ofta arbetsrelaterat, något Jan Gehl benämner *necessary activities*, men jag såg också människor som var ute och promenerade, nöjesshoppade, sparkade fotboll etc., s.k. *optional* och *social activities* som enligt Gehl förekommer när den yttre miljön är gynnsam, både vad gäller klimat och fysisk miljö.

Längs Södergatan, som har en varierande bredd mellan ca 15 och 20 meter, finns bänkar utplacerade. Trots att Södergatan till största delen är en gågata (biltrafik tillåten mellan 05-11) är den uppdelad i tre tydliga filer. Två smalare längs respektive husfasad, och en bredare i mitten. Bänkarna är uppställda med jämna mellanrum och har ryggen mot husfasaderna och vetter in mot den bredaste filen. Trots det kyliga vädret såg jag en del människor sitta på bänkarna. Alla var ensamma och verkade vänta på någon, antingen för ett möte, eller på en vän som var inne i en butik.

Vad gäller Södergatans utformning har den ur Gehl-synpunkt ganska gynnsamma förutsättningar. Husen består av 3-6 våningar och har, åtminstone i markplan, korta fasader. Med detta menar jag att även om huset i de högre våningsplanen har samma utformning, bryts den i markplanet av genom olika butikers individuella prägel på sin fasad, olika fasadbeläggningar eller skyltar. Entréerna längs gatan är i princip uteslutande entréer till butiker och restauranger/caféer, med några undantag för kontor.

Gatan är i det närmaste spikrak (kröker sig ytterst lite åt vänster), men arkitekturen är varierande med allt från äldre korsvirkeshus via tegel till hus med rena glasfasader, och då gatan också varierar i bredd med mindre nischer i fasaderna undviker man den känsla av upplevelsemässigt långa avstånd som man annars kan få av just raka gator.

Åtminstone när jag var på platsen uppfattade jag Södergatan som en livlig gata och därmed också befolkad och i "mänsklig skala" (även om jag ju ännu inte definierat exakt vad mänsklig skala är...) Gatan är också delvis möblerad av reklamskyltar, skulpturer, bänkar och parkerade cyklar vilket ytterligare hjälper till att dela upp och skapa rum i rummen.

De sträckor längs gatan där caféernas uteserveringar nu tagit plats ger mer än andra platser längs gatan intrycket av att ha vad Gehl benämner *soft edges*. Här får man en smidig övergång mellan publikt och mer privat (även om caféer naturligtvis inte är privata i strikt mening) och här är också plats för människor att stanna upp och dröja sig kvar. Vid entréer till caféer och restauranger såg jag människor stå längre stunder, inte bara för att bestämma sig för huruvida de skulle gå in eller inte, utan även andra människors spontana samtal (bekanta som oväntat stötte på varandra längs gatan) skedde i högre grad i anslutning till dessa platser, än på andra ställen. Även utanför en plats som Pressbyrån såg jag människor dröja sig kvar och äta den mat de just köpt i butiken. Dessa *soft edges* gör enligt Gehl platser mindre benägna att betraktas som ingenmansland och därmed avfolkas. En smidig övergång mellan publikt och privat skapar säkerhet och trygghet, vilket jag tycker märktes i min observation.

Enligt Gehl så är "livet mellan husen" en process som kan ses som att aktivitet föder aktivitet, och människor genererar fler människor vilket jag till viss del kände igen på Södergatan, just för att människor tenderade att stanna till där andra människor redan hade stannat upp, snarare än i närheten av de människor som skyndade sig genom gatan. Människor som stannat upp för att utföra en aktivitet av mindre social karaktär, som att röka en cigarett eller prata i sin mobiltelefon, sökte sig däremot lite ifrån övriga människor, påfallande ofta stod de i en nisch eller en mer privat entré med ryggen mot huset och utblick över gatan.

Jag studerade också i viss mån livet vid Lilla torg, samt Skomakaregatan som ansluter Lilla torg till Södergatan. Verksamheterna runt Lilla torg består i princip uteslutande av restauranger och caféer med uteserveringar, och även här märktes hur dessa platser får människor att stanna upp. Det gäller inte bara potentiella cafébesökare, utan jag såg också förbipasserande människor samtala med någon inne på en uteservering, och människor som fotograferade något de tyckte var roligt på en restaurangskylt. Här kunde jag också relatera till något jag läst i Gehl, nämligen att människor spontant hellre väljer att betrakta liv och rörelse än lugnare miljöer. I "Life between buildings" rörde jämförelsen parkmiljö kontra torg eller gata, på Lilla torg valde människor som satt på bänkarna (utan ryggstöd) uteslutande att vända ryggen till torget (där människor rörde sig lugnare och stod mer still) och istället betrakta gatan.

Jag funderade också över klimatets påverkan. Under en stund av min observation snöade det i Malmö, och då märkte jag tydligt hur människorna skyndade på stegen och i mindre utsträckning dröjde sig kvar på någon plats, jämfört med när solen sedan sken och fler människor satt på bänkar och stod still och samtalade med varandra. Jag tänkte först att det inte var speciellt relevant för vad jag skulle observera då klimat och väder inte är något som kan påverkas av skala eller gestaltning, men insåg sen att det beror på hur man ser saken. Gehl skriver en del om mikroklimat i sin bok och naturligtvis är det så att man genom gestaltning kan skapa platser som är mer gynnsamma än andra, både vad gäller sol och skugga, men också med tanke på vind och regn. Längs Kalendegatan, som ligger parallellt med Södergatan, löper trottoaren delvis i en arkad längs delar av gatan. Gehl nämner att det ofta är en attraktiv plats för människor då man både är skyddad och har utsikt, och åtminstone när jag befann mig längs gatan kunde jag se att fler människor valde att promenera där än på andra sidan gatan, som var en vanlig trottoar. Södergatan i sig upplever jag ändå som en ganska väderskyddad gata, trots att gator med rak utformning enligt Gehl lätt blir vindtunnlar i staden.

Det var en ny erfarenhet att observera en gata med så specifik teoretisk ram i bakhuvudet. Jag känner såhär i efterhand att det var svårt att inte fastna i vissa sidospår och att jag nog glömde bort en del relevanta delar. Kanske återkommer jag till Södergatan med Gehl som ramverk längre fram, men jag känner också att jag gärna väljer andra platser med olik karaktär för att försöka applicera Gehl på.

Bilaga 2

Observation av Södergatan 2012-04-04

Idag mellan ca 14.00 och 16.00 befann jag mig i Malmö och studerade återigen de gator jag observerat måndag 2 april. Idag var min teoretiska utgångspunkt *Den goda stadsgatan* (Balgård et al.) som behandlar god gestaltning av stadens gator.

Även idag har jag promenerat gatorna fram, vänt och gått tillbaka ett flertal gånger, samt stannat upp och studerat detaljer. Jag har också idag fotograferat en del detaljer eftersom jag främst studerat arkitekturen och den fysiska gestaltningen.

De frågor/punkter jag bar med mig under dagens observation var:

- Hur är gatans rumslighet? Förhållande i bredd och höjdled?
- Hur är gaturummets fond/vad finns i bakgrunden som håller samman rummet?
- Är arkitekturen sammanhållen eller spretig? Dekoren? Lugnt, rörigt, nedtonat, etc.?
- Hur är gaturummets golv? Hur markeras gatans "zoner"?
- Hur är förhållandet mellan zoner för människan, bilen och möblering? Fungerar det på annat vis än med hjälp av skyltar?
- Används fysiska avgränsningar istället för vita linjer i marken, exempelvis med kontrastfärgad gatsten eller liknande?
- Finns vegetation på platsen och hur fungerar den i rummet?

Liksom i måndags valde jag att inte läsa och studera frågorna i detalj under min promenad utan höll dem endast i minnet. Det var svårare nu, att släppa Gehl och hans teorier och enbart fokusera på vad jag läst under förmiddagen, det är lätt att försöka gå vidare och tolka in annat, men då varken Rasmussen eller Balgård hanterar den mänskliga biten och möten annat än i förbigående så var det inte det som gällde idag.

Mycket av det jag observerade idag har jag redan observerat i måndags, varför jag egentligen kanske skulle valt en annan plats att studera, men jag vill om tid finns efter påsk prova att även tillämpa både Gehl och dagens teorier på en annan, annorlunda plats i Malmö.

Som redan nämnts är Södergatans arkitektur starkt varierad, med allt från nyare hus med enbart glasfasader, till betydligt äldre och lägre tegelhus. De flesta husen är 4-6 våningar, men längs min sträcka hittade jag variationer ner till tre och upp till åtta våningar. Gatan är bredare i den norra änden, närmre Stortorget, och där stegade jag upp den till drygt 20 meter. Längre åt söder smalnar gatan av till omkring 15 meters bredd.

Södergatan består av 3 "filer", de två kantfilerna är strikta promenadzoner medan den i mitten tillåter biltrafik 05-11 och upptar huvuddelen av gatans bredd. Mellan respektive zon finns två smalare band avsedda för gatans möblemang såsom gatlyktor, reklamskyltar, parkbänkar, papperskorgar, urnor och uteserveringar samt mer tillfälliga inslag som cyklar.

Trots att de två sidozonerna har en markbeläggning som är lättare att gå på (granithällar med inslag av smågatsten) än mittenzonens rena smågatstensbeläggningar väljer betydligt fler människor att röra sig i mitten av gatan. Här rör man sig också "huller om buller", medan man i kantzonerna är mer benägen att tillämpa "högertrafik" och röra sig i samma riktning.

De avskiljande banden för gatans möbler har en markbeläggning av storgatsten som skapar en subtil men tydlig kontrast och avskiljning mellan de övriga zonerna. Markbeläggningen känns lugn och subtil, här finns inga röriga intryck. Likaså fungerar gatans "möblering" bra tillsammans. I Balgård kunde jag läsa om vikten av att ha delar som fungerar bra ihop längs gatan, och då tycker jag att Malmö med sin "malmögröna" färg fungerar bra genom att hålla samman både trafikskyltar, gatlyktor, soptunnor, bänkar och blomsterurnor.

Balgård talar vidare om husfasaderna längs gatan, och att det är på sockelvåningen som det offentliga rummet finns, därovan finns en mer privat sfär. Det stämmer också bra in på vad Gehl skriver om att vi människor har ett högst horisontellt synfält, utan att röra huvudet i höjdlid är det svårt att se mer än första våningen på husen, åtminstone med bibehållen detaljnivå. Som tidigare nämnts är fasaderna längs Södergatan genomgående korta, vilket ger en känsla av kortare avstånd. De är också öppna och inbjudande ut i gaturummet vilket skapar en personligare, intimare känsla. Dekoren är rik men också rörig, vilket förklaras av att det rör sig om en restaurang-, och butiksgata. Det är en gata full av synintryck vilket kan skapa en rörig och närapå stressad känsla, men det, i kombination med den varierade arkitekturen, hushöjderna och de skiftande gesimserna ger en intressant gata som är i ständig förändring medan man rör sig längs den.

Vad gäller vegetation så är den obefintlig längs Södergatan, om man inte räknar blomsterurnorna med plantering av säsongens blommor. Skalan känns dock inte övermäktig och det är ingen risk att rummet kollapsar. I de fall där gatubredderna är som störst bryts rummet ändå ner av gatans zoner och möblemang.

Idag studerade jag också återigen Kalendegatan, som löper parallellt med Södergatan. Jag diskuterade dess roll som gata med några vänner i klassen och vi benämnde den "bakgata". Eftersom den ur offentlig bemärkelse har en underordnad roll till Södergatan är det kanske rätt att benämna den så, men när jag studerade den idag konstaterade jag att den visst har viss "bakgatekänsla" men samtidigt har en stor andel offentliga verksamheter som kunde hjälpa till att lyfta gatan.

Kalendegatans rumslighet har en betydligt trängre känsla. Den består av en körbana, parkeringszon, samt gångbana. Markbeläggningen består av smågatsten och granithällar i olika läggning, och ett av de tydligaste intrycken det ger är hur körbanans zon förminskas och känns trängre med hjälp av annorlunda läggningssmönster som skapar refuger (om än i samma nivå som körbanan) och cykelzoner. Att rummet känns trängre består delvis i att en del av gångytorna är indragna i husliven, i så kallade arkader, vilket gör att fasaderna kommer närmre och tränger sig på. Det bidrar också till att gatan känns som en bakgata. Mina vänner, som är mer vana att röra sig i Malmö menar på att det är en vanlig gata för cykeltrafik. Det kan jag förstå, då det trots biltrafiken är en lugn gata där bilen känns nedprioriterad på grund av det begränsade utrymmet.

Dagens observationer handlade som sagt mest om arkitektur och gestaltning, även om jag låtit bli att ta upp en del av det jag redan observerat i dagens summering. Det var svårt men nyttigt att "byta glasögon" och se samma plats ur ett annat perspektiv, men jag tror också att det skulle vara nyttigt att tillämpa det på en helt ny plats i Malmö.

Bilaga 3

Observation av Bennets väg 2012-04-18

Idag har jag befunnit mig i Rosengård och observerat Bennets väg, där MKB sen ett par år tillbaka har bokaler i anslutning till bostadshus. Jag observerade gatan under ca en timme på eftermiddagen, mellan kl. 14 och 15.

Observationen gick till på så vis att jag promenerade längs gatan ett par gånger, och resten av tiden satt jag på en av bänkarna i gatans mittzon och antecknade och fotograferade. Min plan var att, liksom under övriga observationer, hålla min roll som okänd observatör, men några människor längs gatan uppmärksammade mig och började prata med mig, vilket ledde till att jag förklarade varför jag var där.

Inför observationen hade jag studerat Jacobs, som är mindre konkret än Gehl, och hade därför med mig följande anteckningar till platsen:

- Jacobs 4 villkor, uppfylls de på platsen? (Mer än en funktion, korta kvarter, blandade hus, hög koncentration av människor)
- Är det en trygg gata? Hur stora möjligheter till brott inbjuder platsen till?
- Jacobs 3 egenskaper för att gatan ska attrahera främlingar, finns de? (Tydliga gränser offentligt/privat, ögon på gatan, kontinuerligt använda gator)
- Är människorna på gatan medvetna om sin roll som "övervakare"?
- Hur använder människorna platsen? Vilka interaktioner och kontakter kan jag se? Har gatan de funktioner Jacobs menar att gator har (trygghet, kontaktskapare, barnuppfostrare)

Alltså inte lika lätt observerbara saker som när jag studerade Södergatan enligt Gehl, men ändå ett utgångsläge. Jag har också observerat samma saker från Balgård, som på Södergatan.

Bennets väg i Rosengård, Malmö har sedan ett par år tillbaka bokaler i MKBs regi. Bokalerna är inglasade utbyggnader till äldre trevåningshus och sträcker sig drygt 100 meter längs gatan. Längs gatans andra sida möter högre åttavåningshus upp med sina gavlar, men det är, eller skulle kunna vara, ett ganska stort gaturum.

Gatan är dock indelad i flera zoner som bryter ner rummet. Bokalerna i sig gör att gaturummet har tätats ihop gentemot hur det är längs övriga delar av gatan, där man inte har bokaler. Framför bokalerna finns i viss mån yta för verksamheterna att ställa ut saker, men i övrigt är det en ren gångyta, som sedan följs av en cykelbana. På andra sidan cykelbanan finns en zon för bland annat rena vistelsezoner, med parkbänkar och planteringar, men också miljöhus, som visar att det framför allt är ett bostadskvarter. Därefter finns en yta för parkering, en smal körbana och därefter en ytterligare (smal) trottoar innan de högre husen tar vid. Gaturummet är omkring 40-45 meter brett på sitt bredaste ställe, (och 14-15 meter där en husgavel möter upp närmre, i början av bokalgatan), och gränserna är ganska vagt definierade, men tack vare att rummet brutits ner i mindre delar fungerar skalan bättre. Vad som hjälper till att dela upp rummet i mindre bitar är framför allt växtligheten i vistelsezonen i mitten av gaturummet, men också bokalernas arkitektur.

Vistelsezonen i mitten verkar fungera, om inte dåligt, så mindre bra. Bänkarna är placerade med ryggen mot rörelsestråken, mot varandra och planeringarna i mitten. Trots att jag ser många möten mellan människor är det få som nyttjar bänkarna, bara någon enstaka. Här tänker jag på Gehl (fast jag inte "ska") och hur människor hellre betraktar stadslivet än grönskan, och kanske hade det varit bättre att bryta upp vistelsezonen och vända den mot gång- och cykelzonen och bokalerna istället. Då hade de människor som står framför butikerna kunnat nyttja sittplatserna och ändå vara "där det händer".

För det händer saker längs Bennets väg. Det är uppenbart att det här är en gata där människor dels rör sig på väg någon annanstans (Bennets väg är genomfartsled mellan Rosengård centrum med bland annat CityGross, och Möllan), dels rör sig för att de bor i området, och dels för att det är en

gata där de kan göra inköp och klara av ärenden. Jag ser både människor som slänger sopor i miljöhuset, barn som sparkar boll, unga killar som hänger utanför butikerna och umgås, äldre kvinnor som gör matinköp, och en hel mängd andra aktiviteter. Trots att gatorna runtom Bennets väg är ganska folktomma på min väg till och från observationen – jag möter bara någon enstaka – så finns de av någon anledning på Bennets väg.

Så för att beröra Jacobs kriterier: Funktionsblandningen finns där. Här finns bostäder, butiker, frisör, resebyrå och ett dagis inom det allra närmsta området. Restaurang(?) Människor bör alltså ha anledning att passera här under många av dygnets olika delar. Kvarteren är korta såtillvida att cykelvägar ansluter relativt tätt, liksom bokalerna bryts av med jämna mellanrum för att släppa fram en entré till huset. Husen är naturligtvis mestadels från Rosengårds barndom, sent 60- tidigt 70-tal, men bokalerna är såklart nybyggda. Jacobs förespråkar blandningen mellan gammalt och nytt men vidhåller de äldre husen som viktigare än de nya. Dock önskar hon också en blandning av arkitektur, höjd och ålder på husen och det finns såklart inte i en alltför hög utsträckning. Koncentrationen av människor är hög, då Bennets väg som sagt är genomfartsled för människor som vill röra sig mot Möllan, och Rosengård i sig har ett invånarantal på ca 23 000.

Är människorna medvetna "ögon" på gatan? Jag tror det, de blev i alla fall medvetna ganska så fort om att jag var en utomstående som inte brukade befinna mig på Bennets väg, och efter att ha varit iakttagen en stund blev jag också utfrågad av ett par killar om vem jag var och vad jag gjorde. Som minoritet i en i övrigt ganska etniskt blandad befolkning var det kanske inte så konstigt, men helt klart var människorna ändå medvetna om att något var annorlunda och därför skeptiska. Ögonen från gatans ägare fanns där.

Däremot kan jag inte säga att gatan har husens framsidor mot sig. Bokalernas bostadshus är endast tre våningar höga, och den utsikt över gatan som eventuellt skulle finnas där, hindras helt av bokalernas arkitektur (se bild). Inte heller de högre husen på andra sidan gatan har någon utsikt över gaturummet, de befinner sig för långt bort och står vinkelrätt mot gatan, varför det inte går att tala om någon speciell utsikt.

Jag tycker inte heller att Bennets väg har några tydliga gränser mellan offentligt och privat, åtminstone inte längs gaturummet. Bokalerna och genomfartsleden attraherar människor, och detta sker i nästan omedelbar anslutning till bostädernas entréer. Likaså, för att ta sig ut till de (privata) miljöhusen måste man passera det offentliga och livligt trafikerade cykelstråket samt bokalgatan, man skulle kunna använda Jacobs uttryck och säga att det publika och privata "sipprar in" i varandra. Jag vet inte om det är något som fungerar dåligt på platsen, eftersom jag egentligen inte såg något som tydde på att det försämrade gatulivet, men det var känslan jag fick.

Att Bennets väg i Rosengård till vissa delar uppfyller Jacobs kriterier och teorier, och på andra delar inte alls, förvånar mig inte. Rosengård är väl ett område med just sådan planering och arkitektur som hon kallar "ortodox stadsplanering". Här finns en del kvaliteter i vad som annars skulle kunna vara ett stort, kollapsat rum, och jag tror att bokalerna har förändrat situationen en del, men en hel del fattas fortfarande vad gäller gestaltning av utemiljön.